TYGODNIK • 7.03.1976

CENA 3 ZŁ

10
1287

SKRZYDLATA POLSKA

Szczęścia i wysokich lotów

Z LOTU PO KRAJU

CENTRALNY PORT LOTNICZY OKĘCIE W ROKU 1975

W porównaniu z rokiem 1974 liczba startów i lądowań w Centralnym Porcie Lotniczym Warszawy zwiększyła się o 14 proc. w ruchu zagranicznym i o 25 proc. w ruchu krajowym. Ogółem zarejestrowano 44 232 operacje — o 5624 więcej niż w roku poprzedzającym.

Liczba obsłużonych pasażerów zagranicznych wzrosła o 15,4 proc., a krajowych o 38 proc. Przez dworzec międzynarodowy przeszło ogółem 1 132 985 pasażerów, w tym 46 954 tranzytowych, 7609 ton towaru i 3790 ton poczty; przez krajowy — 622 538 pasażerów, 5065 ton towaru i 316 ton poczty. Ogółem CPL Okęcie obsłużył 1 755 523 pasażerów, 12 674 tony towaru i 4106 ton poczty.

Pod względem liczby pasażerów zagranicznych w roku ubiegłym nasz centralny port lotniczy przekroczył wyniki portów Pragi i Belgradu z roku 1974. (O)

NOWA BAZA GDAŃSKIEGO ODDZIAŁU ZUA

Gdański Oddział Zakładu Usług Agrolotniczych otrzymał nowe lądowisko w Wielbarku koło Malborka. Nowa baza została ufundowana przez PGR Malbork — jedno z największych gospodarstw rolnych w kraju, w którego rejonie znajduje się dodatkowo 15 lądowisk roboczych. Baza ta pomieści wszystkie samoloty gospodarcze, jak również jest w niej miejsce dla obsługi pomocniczej: piloci otrzymali pokoje mieszkalne z dobrym wyposażeniem.

Gdańscy piloci lotnictwa gospodarczego rozpoczęli już samolotami nawożenie pól, a później będą opryskiwać plantacje ziemniaczane. Ogółem wykonają w tym roku prace agrolotnicze wartości 157 milionów złotych. Kierownikiem gdańskiego oddziału ZUA jest pilot **Jerzy Wiechciński**, a szefem personelu latającego w bazie w Wielbarku — **Mieczysław Dąbkowski**.

LOTNICY WOJSKOWI GÓRNIKOM

Naukowcy i konstruktorzy Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych w Warszawie wspólnie z Instytutem Ratownictwa Górniczego i Głównym Instytutem Górnictwa w Katowicach opracowali gazowy agregat gaśniczy (GAG) — urządzenie unikalne w skali światowej, którego „sercem" jest silnik turboodrzutowy produkowany w kraju. Za pomocą GAG-u, który służy do gaszenia pożarów po wybuchu gazu w kopalniach, wytwarzane gazy mogą być przetłaczane przewodami na odległość ponad 2 km.

Jeszcze jeden przykład wspomagania gospodarki narodowej przez wojskową myśl techniczną.

20 LAT ZESPOŁU LOTNICTWA SANITARNEGO W ZIELONEJ GÓRZE

Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Zielonej Górze obchodzi w roku bieżącym 20-lecie swej działalności. Działa on w zasadzie w rejonie dwóch województw — zielonogórskiego i gorzowskiego, ale loty w służbie zdrowia wykonuje w razie potrzeby na obszarze całego kraju. Zespół dysponuje obecnie następującymi typami samolotów: Jak-12, PZL-101 i „Aero" oraz śmigłowcem Mi-2, który otrzyma w tym roku aparaturę reanimacyjną. Od chwili powstania zespołu piloci zielonogórscy wylatali ponad 14 tysięcy godzin, przelecieli prawie 2 miliony km oraz przewieźli 6255 pacjentów i duże ilości leków.

III POMORSKI RAJD SAMOLOTOWY DZIENNIKARZY I PILOTÓW

W dniach 21–27 czerwca br. odbędzie się III Pomorski Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, który ma być rozegrany na trasie Toruń — Poznań — Konin — Płock — Ciechanów — Toruń. Jego organizatorzy, Aeroklub Pomorski w Toruniu i redakcja „Gazety Pomorskiej", czynią starania, aby wzięło w nim udział 25 załóg z całego kraju.

ŚMIGŁOWCE SANITARNE W AKCJI

Odnotowujemy kilka ostatnich akcji lotnictwa sanitarnego w służbie zdrowia i ratowania ludzi.

Śmigłowce Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, pilotowane przez **Stanisława Majerowskiego** i **Jerzego Rzewuskiego**, przetransportowały do stołecznej „Omegi" dwoje dzieci z Siedlec i Sierakowca z ciężkimi poparzeniami. Inny śmigłowiec zespołu, pilotowany przez **Józefa Wójtowicza**, przetransportował do szpitali warszawskich dwoje chorych niemowląt z Łukowa i Ostrołęki.

Śmigłowiec krakowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, stacjonujący w Zakopanem, brał 10 i 11 lutego udział w dwóch akcjach ratowniczych w Tatrach.

NOWA RADA ZAKŁADOWA BIURA ZG APRL

Z udziałem prezesa ZG APRL gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły** i sekretarza ZG Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców mgr **Ireny Jarmińskiej** odbyło się 16 lutego zebranie sprawozdawczo-wyborcze organizacji związkowej Biura ZG APRL. Po przyjęciu sprawozdania i ustaleniu zadań w dalszej pracy, wybrano nową Radę Zakładową w następującym składzie: przewodniczący — mgr inż. **Stefan Fitas**, sekretarz — **Bernard Koszewski**, skarbnik — **Stanisława Dudek**, członkowie — **Zenon Brejwo**, **Józef Cala** i **Wanda Rajkowska**; społeczny inspektor pracy — inż. **Henryk Piekarz**. Nowej Radzie życzymy owocnej działalności.

W SKRÓCIE

● **Trzech pilotów** Aeroklubu Łódzkiego zaangażowano do filmu pt. „Rozkaz, ocalić miasto", poświęconemu wyzwoleniu Krakowa przez Armię Radziecką. Latając na „Biesach" będą oni markować w filmie radzieckie „Jaki".

● **W Wyższej Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej** w Jeleniej Górze rozegrano w lutym mistrzostwa uczelni wojskowych w piłce siatkowej. Mistrzami zostali siatkarze WOSR.

● **Kieleccy piloci** szybowcowi i samolotowi wylatali w 1975 r. ponad 3 tysiące godzin, a skoczkowie tego klubu wykonali 1472 skoki.

● **Żołnierze i członkowie kadry** Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu oddali niedawno honorowo 189 litrów krwi. Zamojska TSWL wyróżniona została odznaką „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi".

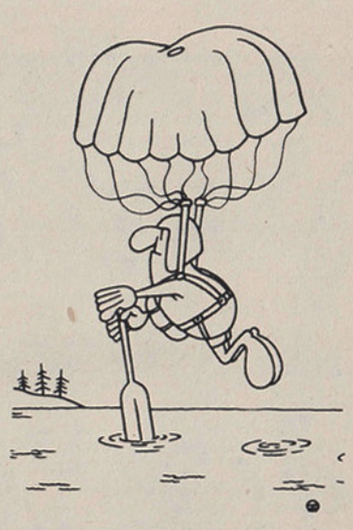
● **Niedawno dobiegły końca** prace przy opracowywaniu mapy lotniczej GOP-u i Częstochowy, a znacznie zaawansowane są czynności przy sporządzaniu podobnych map dla ROW-u i Huty „Katowice". Fotografie lotnicze wykonywane są z samolotu An-2.

● **Głównym ośrodkiem** przyjmowania i przetwarzania oraz interpretacji informacji meteorologicznych z satelitów jest w naszym kraju Ośrodek Odbioru Danych Satelitarnych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Krakowie.

● **Aeroklubu Białostocki i Bydgoski** obchodzą w roku bieżącym 30-lecie swej działalności.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK ASTRONOMICZNY. 31. Na rok 1976. Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych — 1975. Instytut Geodezji i Kartografii. Kolejny rocznik zawiera pozycje Słońca, Księżyca, planet wielkich i jaśniejszych gwiazd oraz tablice pomocnicze do wyznaczania współrzędnych geograficznych. Str. 131, cena 68 zł.



Rys. W. Fuglewicz

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ITWL — GÓRNICTWU
- SZYBOWCOWE REKORDY POLSKI I ŚWIATA
- AN — JAK ANTONOW
- SAMOLOT NA SKOCZNI
- LOTNIE STANDARD — MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY FAI
- ZIELONE SKRZYDŁA

NASZA OKŁADKA:

Czołowe polskie pilotki i instruktorki lotnicze. Z góry, od lewej: Hanna Badura, Maksymiliana Paszyc, Jolanta Ziobro, Pelagia Majewska, Maria Popiołek, Anna Kaczyńska, Adela Dankowska i Bożena Demczenko.

Zdjęcia: B. Koszewski (1), T. Krzystek (1) i H. Kucharski (4)

NA HORYZONCIE

DRUGA STRONA MEDALU
(Kariery agrolotnictwa)

Pisałem na tym miejscu o karierze naszego agrolotnictwa (nr 4/1281 z 25.01.1976 r.) i w kilkanaście dni potem otrzymałem obszerny list od jednego ze studentów specjalizacji Agrolotniczej Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie, który w imieniu swych kolegów z tejże specjalizacji pisze m. in.:

„Jeszcze nie tak dawno przeczytawszy ten artykuł, sam wpadłbym w przesadny optymizm, bo wynika z tego, że w agrolotnictwie dzieje się bardzo dobrze — „mamy wszystkie atuty" itd. Niestety, jest to jednak tylko jedna strona medalu — ta świecąca. Druga natomiast, bardzo różni się — trochę jakby przybladła. O co więc chodzi! W tym właśnie momencie przejdę do mego głównego problemu — problemu pilotów agrolotnictwa.

Wiemy, że główny narybek czerpią ZUA z aeroklubów. Porzucają swoją pracę instruktorzu, piloci samolotowi i po krótkim przeszkoleniu pracują jako agrolotnicy. Brak jest więc ogólnie w całym kraju instruktorów, pilotów samolotowych, którzy podjęliby się pracy w aeroklubach, ze względu na stawki płac.

Aby temu zapobiec, utworzono specjalizację o kierunku agrolotnictwa w Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie, która miałaby kształcić przyszłych pilotów — mgr. inż. agrolotnictwa. Kadrę wysoko specjalizowaną, zdolną do kierowania zespołami ludzi i sprzętu w pegeerach. Ja i grono moich kolegów w klubie bardzo z tego się ucieszyliśmy. To było przecież to, na co czekaliśmy od dawna. Ukończenie studiów wyższych — dyplom mgr. inż., praca całkowicie związana z lotnictwem, z lataniem.

W dalszym ciągu listu jego autor pisze, że — niestety — sprawa specjalizacji agrolotniczej w AR-T w Olsztynie przycichła i obwinia się również „Skrzydlatą", iż nie przejawiła w tym kierunku żadnego zainteresowania. No, może przesadzacie nieco, Koledzy, że żadnego, chociaż — przyznajemy — mało było na ten temat, ale w tym i sporo Waszej winy.

„Dziwię się nieraz — pisze autor listu — że ludzie nie związani z lotnictwem zawodowo lub też sportowo potrafią cały swój wolny czas i wysiłek poświęcić dla jego rozwoju. Przykładem takim właśnie może być p. doc. Skrodzki z AR-T w Olsztynie, który to pierwszy w Polsce rozpoczął starania o utworzenie kierunku — specjalizacji agrolotnictwa i, pomimo bardzo poważnych kłopotów, nie zniechęca się do realizacji swoich planów. Sekcja agrolotnicza (studenci z całej Polski) OCZEKUJE JUŻ OD ROKU! (podkreślenie autora listu) na zatwierdzenie planów w ZUA jak i CZLC, aby rozpocząć normalne szkolenie na samolotach. Niestety, władze lotnicze nie przejawiają zbytniej chęci niesienia pomocy tak ambitnym zadaniom, jakie postawili sobie założyciele tej specjalizacji".

Wynika z tego niedwuznacznie, że specjalizacja agrolotnicza na AR-T w Olsztynie kuleje i daleko jej do warunków, jakie mają studenci-lotnicy np. Wydziału MEL Politechniki Warszawskiej. Bardziej niepokoi jednak fakt milczenia ze strony Dyrekcji Zakładu Usług Agrolotniczych przy WSK „PZL" Okęcie i Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, które nie wychodzą naprzeciw trudnym problemom olsztyńskiej AR-T. W liście czytamy bowiem, że zbliżają się już dwa lata od powołania sekcji agrolotniczej w olsztyńskiej uczelni, a piloci-studenci czekają na zatwierdzenie w ZUA i CZLC ich planów szkolenia.

Wynikałoby z tego, że ta specjalizacja agrolotnicza w AR-T w Olsztynie ma charakter jak gdyby trochę amatorski (nie pogniewacie się chyba, Koledzy, za to określenie). No, bo jest specjalizacja, ma kształcić mgr. inż. pilotów agrolotnictwa, a nie ma ona planów szkolenia lotniczego. Możemy się tylko domyślić, że nie ma planów szkolenia pilotów, ponieważ nie ma na to znikąd odpowiednich środków. Kto ma je dać? Z pewnością ten, kto jest najbardziej zainteresowany szkoleniem tego rodzaju specjalistów. Wyrażając się oględnie, cała ta olsztyńska specjalizacja agrolotnicza jest jakoś dziwnie ustawiona. Przede wszystkim brak współdziałania zainteresowanych stron.

Na przykładzie kętrzyńskiego technikum agrolotniczego widać, jak duże jest wśród młodzieży zainteresowanie szkoleniem agrolotniczym. Zbiega się ono również ze studiami w tej specjalizacji.

Studenci AR-T w Olsztynie z niecierpliwością oczekują wyników dalszego losu studiów agrolotniczych. My też. Oczekujemy w tej sprawie stanowisk, nie tylko ze strony dyrekcji ZUA w Warszawie i CZLC, ale i innych zainteresowanych.

Ikarus

NASZE ROZMOWY

Z HALINĄ RYNKIEWICZ

BARWY ŻYCIA

W Falenicy, niemalże w sosnowym lesie, przy ulicy o wdzięcznej nazwie Kosodrzewiny mieszka młode lotnicze małżeństwo Rynkiewiczów. Odnalazłszy z trudem parterowy domek, przekraczam furtkę ogrodzenia, by za chwilę zapukać do drzwi. Pierwsza ukazuje się za szybą urocza buzia dziecka, a za chwilę otwiera drzwi i zaprasza do środka Eugeniusz Rynkiewicz, znany mi instruktor Aeroklubu Warszawskiego. W skromnym mieszkanku lotnicza rodzina w komplecie. Wspomniany Eugeniusz, 5-letnia latorośl Ania i pani domu, czołowa szybowniczka, rekordzistka i reprezentantka kraju, HALINA RYNKIEWICZ — pierwsza laureatka „Białego Cumulusa", nowego wyróżnienia naszej redakcji.

— Gratuluję nowego wyróżnienia — zwracam się do Pani Haliny.

— Dziękuję. Bardzo się nim ucieszyłam. Dobrze mieć bowiem w domu swój prywatny, biały cumulus — odpowiada H. Rynkiewicz.

— Co Pani sądzi o naszych, redakcyjnych zestawieniach 10 najlepszych wyników szybowcowych roku, prowadzonej na ich podstawie klasyfikacji szybowników oraz naszych nowych wyróżnieniach — „Złotym Cumulusie", „Białym Cumulusie" i „Cumulusowym Niebie"?

— Jest to niezmiernie sympatyczna i miła zabawa, która może sprawić dużo radości. Szybownicy z tytułu latania nie spodziewają się pieniędzy. Tym bardziej liczą się wyrazy uznania i honorowe wyróżnienia. Klasyfikacja „Skrzydlatej" uatrakcyjnia latanie, a nowe wyróżnienia mają dużo wdzięku i są dowcipne. W sumie podoba mi się to.

— Na Pani zwycięstwo w naszej klasyfikacji — wśród kobiet — złożyły się następujące rezultaty: prędkości — 104 km/h na trójkącie 100 km, 102,83 km/h na trójkącie 300 km (rekord Polski) i 100,96 km/h na trójkącie 500 km (wynik minimalnie lepszy od rekordu Polski). Który z tych rezultatów ceni Pani sobie najbardziej i dlaczego?

— Z satysfakcją wspominam zwłaszcza rezultat na trójkącie 300 km i to nie tylko, dlatego iż jest on rekordem Polski, chociaż ten fakt ma dla mnie też duże znaczenie. Był to przelot moich najlepszych decyzji w powietrzu. Warunki były miejscami bardzo słabe, a przelot niezwykle pracowity i pełen kryzysów. Trudny, ale piękny. I udany. Taki, który przynosi pełną satysfakcję.

— W związku z likwidacją dotychczasowego lotniska Aeroklubu Warszawskiego, kto wie czy nie był to ostatni rekord z Gocławia?

— W ubiegłym roku po raz pierwszy lataliśmy w Warszawie na wyczynowych szybowcach z prawdziwego zdarzenia, jakimi są „Jantary-1". Pomimo iż AW dysponował tylko dwoma egzemplarzami tych szybowców i to nie przez cały sezon, udowodnił, że również w Warszawie można osiągać bardzo wartościowe rezultaty. Likwidacja Gocławia stawia nas jednak w bardzo trudnej sytuacji, tym bardziej że młodzieży garnącej się do Aeroklubu Warszawskiego jest coraz więcej.

— Jest Pani posiadaczką diamentowej odznaki szybowcowej, mistrzynią sportu, rekordzistką i reprezentantką kraju, pilotką z dość wąskiego grona aktualnie najlepiej latających. Czy zechciałaby Pani powiedzieć młodym pilotkom, jak dojść do czołówki?

— Odznaka diamentowa i tytuł mistrzyni sportu jest — wydaje mi się — w zasięgu każdej ambitnej i zdolnej pilotki. Znacznie trudniej jest uzyskać liczące się w kraju sukcesy zawodnicze. Pełne możliwości doskonalenia i osiągnięcie wszystkiego na co pilotkę stać stwarza dopiero przynależność do kadry narodowej.

— Czy mogłaby to Pani zilustrować swoim przykładem?

— Kiedy w 1973 r. zakwalifikowana zostałam do kadry, miałam na swoim koncie 580 godzin i 10 000 km. Po trzech sezonach intensywnego latania ilości te wzrosły do 1 170 godzin i 32 800 km. Było to przy tym latanie bardzo uczące: na doskonałych szybowcach, podczas zawodów i innych ambitnych prób, w towarzystwie doborowych pilotów, pod fachową kontrolą trenera Józefa Dankowskiego.

— No i przede wszystkim w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie...

— To oczywiście ma swoje znaczenie, bo przede wszystkim w Lesznie można latać tak jak powiedziałam. W ogóle Lesznu zawdzięczam bardzo wiele: tam wyszkoliłam się na szybowcach, zrobiłam praktykę instruktorską, przez wiele lat spędzałam wakacje i urlopy — także z dzieckiem. Dzięki pomocy i opiece kierownictwa CWL, swój pobyt w Centrum mogłam zawsze wykorzystać maksymalnie na latanie. Powiem tylko, że kierownik CWL, Stanisław Kolasa potrafi zapewnić na miejscu nawet przedszkole dla dzieci lotników.

— Wspomniała Pani o swoich uprawnieniach instruktorskich...

— Jestem tylko instruktorem społecznym. Wobec chronicznego braku czasu, szkolę niewiele. Mogę się jednak pochwalić, że moi wychowankowie latają w lotnictwie gospodarczym, w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, są pilotami samolotowymi w aeroklubach.

— Nie samym jednak lataniem żyją sportowcy lotniczy...

— Jestem absolwentką Wydziału Chemicznego Politechniki Warszawskiej. Pracuję zawodowo w spółdzielni poligraficznej „Samopomoc Inwalidzka" w Falenicy. W pobliżu, ze względów praktycznych, wynajmujemy małe mieszkanko. Już jednak w drugim kwartale br. — po latach oczekiwań — przenosimy się do spółdzielczego M-4 w nowo wybudowanym warszawskim Osiedlu Waszyngtona.

— Jak Pani godzi obowiązki rodzinne i pracę zawodową z intensywnym lataniem wyczynowym?

— Nie jest to łatwe, ale przez prawie 7 lat małżeństwa nabrałam wprawy. Istotne jest przy tym to, że mój mąż też lata. Chociaż w sezonie często nie ma go w domu od godziny 6 do 22, to jednak mnie rozumie.

Mogę jeszcze dodać, że szybownictwo nauczyło mnie... organizacji życia rodzinnego.

— Czy wobec tego sądzi Pani, że zgodność zainteresowań sprzyja zawieraniu małżeństw lotniczych?

— Niewątpliwie tak. Niedawno liczyliśmy lotnicze małżeństwa w Polsce i naliczyliśmy ich blisko pięćdziesiąt.

— Jaki jest rozkład Pani dnia w sezonie, podczas dobrej, „szybowcowej" pogody?

— Pracuję na 3/4 etatu. Dzięki zwierzchnikom pełnym zrozumienia dla mojego latania, mogę wybierać sobie dni wolne w odpowiadającym mi terminie. Gdy pierwszy cumulus ukaże się nad naszą spółdzielnią, dzwonię do rodziny, aby odebrała dziecko z przedszkola, a sama jadę na lotnisko, do którego docieram o godz. 10—11. Jeśli dysponuję szybowcem, mam jeszcze sporo czasu na wykonanie średniej konkurencji. W drodze powrotnej do domu robię zakupy i odbieram dziecko. Gdy spodziewam się dobrej pogody w dniu następnym, już w przeddzień wieczorem obarczam dzieckiem niezawodnych dziadków i nazajutrz, skoro świt stawiam się na lotnisku.

— Czym jest dla Pani szybownictwo?

— Wyłącznie sportem, lataniem dla przyjemności oraz szukaniem radości życia.

— Co by Pani chciała jeszcze osiągnąć w szybownictwie?

— Mieć przez najbliższe 50 lat pozytywne orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej, warunkujące latanie. Bo jak mówi piosenka „świat piękny jest i wiele jest wart, i życie tyle ma barw". I to jest to — dzięki lotnictwu.

— Marzy jednak Pani zapewne również o konkretnym wyczynie?

— Tak, to prawda. Marzy mi się bardzo długi, może nawet ponad 1000-kilometrowy przelot otwarty. Byłaby to zapewne moja przygoda życia.

— Co składa się na sukces w szybownictwie?

— Szybowiec i pogoda.

— Czy jednak każda zaczynająca szkolenie lotnicze dziewczyna może zostać wybitną pilotką?

— Dziewczęta, nim sięgną po sukcesy, muszą przekroczyć próg, którym jest przejście od zachwytu nad unoszeniem się w powietrzu do latania zawodniczego. Jest to jednak próg dosyć wysoki, którego sforsowanie nie udaje się każdej. Zbyt dużo dziewcząt pozostaje na poziomie srebrnej odznaki. O sukcesach w szybownictwie decydują nie tylko zapał i entuzjazm. Także rzeczowa ocena działalności, umiejętność obserwacji najlepszych pilotów w powietrzu i przyswajanie sobie wiedzy teoretycznej oraz wskazówek praktycznych. Dzięki nauce latania zawodniczego (praktykowanej m. in. w pracy z kadrą juniorów), łatwiej teraz niż dawniej dojść do przyzwoitego poziomu.

— Czy uważa Pani, że szybownictwo jest właściwym sportem dla kobiet?

— Tak. Nie wymaga bowiem wyśrubowania możliwości organizmu. Można go uprawiać bardzo długo i dzięki niemu czuć się wiecznie młodą

— Czego chciałaby Pani życzyć swym mniej doświadczonym koleżankom?

— Żeby na lotniskach spotykały się z większym zrozumieniem i sympatią, tak ze strony kolegów-lotników jak i władz lotnictwa sportowego. Chciałabym, ażeby pamiętano, iż kobiety mają na ogół więcej obowiązków i przy tym są słabsze psychofizycznie od mężczyzn.

— Czy nie miałaby Pani nic przeciwko temu, aby Jej córka została w przyszłości szybowniczką?

— Pod warunkiem jednak, że sama będzie chciała latać.

— Dziękujemy za rozmowę.

Rozmawiał:

HENRYK KUCHARSKI

Lotnicze małżeństwo, Halina i Eugeniusz Rynkiewiczowie z córką Anią (zdjęcie z rodzinnego albumu).

Lata się już w kraju rekreacyjnie. Zdjęcie: J. Kibiński

LOTNIE W DOBRYCH RĘKACH

Szczerze mówiąc nie spodziewaliśmy się aż tak pomyślnego rozwoju całej sprawy. Inicjując na progu bieżącego roku, wspólnie z redakcją „Horyzontów Techniki", akcję „Skrzydła dla wszystkich" zakładaliśmy, że trzeba będzie krok po kroku przełamywać trudności: organizacyjne, materiałowe, a nade wszystko te — które można krótko określić brakiem wyobraźni. I byliśmy na to przygotowani. A tymczasem...

Oto kronika dotychczasowych wydarzeń:

19 stycznia 1976 r. — Spotkanie inicjujące naszą akcję „Skrzydła dla wszystkich — Skrzydła dla każdego".

3 lutego 1976 r. — Konferencja w sprawie działalności lotniarskiej i rozwoju sportu lotniowego, zorganizowana przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL.

12 lutego 1976 r. — Uchwała Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w sprawie organizacji i rozwoju lotniarstwa oraz sportu lotniowego w PRL. Powołanie Komisji Lotniarskiej przy ZG APRL.

Okazało się, że nasza akcja ma wielu sojuszników, którzy wsparli ją nie tylko życzliwym słowem lecz i czynem. Z całą satysfakcją wymieniamy więc te instytucje i organizacje społeczne. Są to:

CENTRALNY ZARZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI, który przygotował założenia koncepcyjne stymulujące rozwój lotniarstwa w naszym kraju przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa lotów.

AEROKLUB PRL, który podjął rolę organizacji wiodącej w rozwoju lotniarstwa powszechnego i sportowego w naszym kraju.

MINISTERSTWO OŚWIATY I WYCHOWANIA, które uznało lotnie za nową, cenną formę zajęć ruchowych młodzieży.

PRZEDSIĘBIORSTWO DOŚWIADCZALNO - PRODUKCYJNE SZYBOWNICTWA „PZL-BIELSKO" w Bielsku-Białej, które złożyło propozycję seryjnej produkcji lotni i osprzętu pomocniczego.

ZARZĄD CENTRALNEJ SKŁADNICY HARCERSKIEJ W WARSZAWIE, który zaproponował udostępnienie sieci swych sklepów dla sprzedaży materiałów, lotni oraz porad instruktażowych.

REDAKCJA MIESIĘCZNIKA „MŁODY TECHNIK", która zamierza uzupełnić naszą akcję — akcją minilotni przeznaczonych dla dzieci i młodzieży szkolnej.

CENTRALA HANDLOWA METALI NIEŻELAZNYCH W KATOWICACH, która wniosła bardzo cenny, choć dotąd anonimowy, wkład w rozwój lotniarstwa. To właśnie dzięki życzliwości tej Centrali mamy już w kraju tyle lotni.

W imieniu naszych Czytelników dziękujemy serdecznie wszystkim wymienionym, dzięki którym powstała zupełnie nowa, nieoczekiwanie korzystna sytuacja w rozwoju lotniarstwa w Polsce. W tej sytuacji możemy spokojnie wprowadzić poprawki do planu naszej akcji „Skrzydła dla wszystkich".

A więc, wspólnie z redakcją „Horyzontów Techniki", koncentrujemy się teraz na sprawie konkursu konstruktorskiego na najlepszą lotnię w klasie standard i w klasie otwartej. Warunki konkursu podane były w „SP" nr 3/1976. W najbliższym czasie zamieścimy aktualne przepisy klasowe FAI dla lotni oraz przepisy dotyczące bezpieczeństwa ich konstrukcji. Będzie to pomoc dla konstruktorów lotni — uczestników naszego konkursu. I jednocześnie spełnienie życzeń wielu czytelników, wyrażanych w listach.

Przy okazji wyjaśniamy, że lotnia „SP-Standard" opisana w „SP" nr 3/1976 jest lotnią przeznaczoną **do szkolenia podstawowego pilotów**, a nie do lotów wyczynowych. Lotnie wyczynowe klasy standard i klasy otwartej

Lata się też sportowo. Zdjęcie: J. Wojciechowski

powinny powstać właśnie w wyniku naszego konkursu konstruktorskiego oraz w lotniczych biurach konstruktorskich.

W odpowiednim czasie powołamy jury tego konkursu, do którego zaprosimy znanych specjalistów-naukowców i konstruktorów lotniczych oraz członków Komisji Lotniarstwa Aeroklubu PRL. Przewidujemy, że konstruktor lotni konkursowej nie musi być jej pilotem. Lotnię konkursową może demonstrować w locie inny pilot. Jeśli komisja tak zadecyduje — lotnie zgłoszone do konkursu będą mogły być oblatane przy ocenie również przez jej członków — pilotów.

Gdzie i kiedy zostaną rozegrane mistrzostwa Polski pilotów lotni zadecyduje nowo powstała Komisja Lotniarstwa APRL. Dla informacji podajemy, że na lutowej konferencji — sejmiku lotniarzy — w ZG APRL zgłoszono już konkretną propozycję zorganizowania mistrzostw Polski, a także chęć utworzenia na Żarze centrum lotniarskiego. Mówiono też o wyszkoleniu w Aeroklubie Krakowskim ok. 70 pilotów lotni, którzy mogą być wykorzystani jako instruktorzy. Wspomniano również o akcji prasy krakowskiej, która rzuciła myśl rozegrania zawodów o Puchar im. Czesława Tańskiego — twórcy pierwszej polskiej lotni. Dowiedzieliśmy się ponadto, że wszystkie wojewódzkie przychodnie sportowo-lekarskie są już gotowe badać kandydatów na pilotów lotni powszechnych. Poruszono także sprawę powołania aeroklubowych kół lotniczych o profilu lotniarskim, które zapewnią opiekę techniczną i pilotażową oraz sprawę wiodących ośrodków wzorcowych. Nurt powszechnego lotniarstwa pozaaeroklubowego opierałby się na regionalnych — aeroklubowych — punktach konsultacyjnych.

Mówiono również o możliwości samokształcenia pilotów lotni powszechnych, o karcie lotniarza (na wzór karty pływackiej i rowerowej), w której powinien być zapis dotyczący świadectwa lekarskiego, przeszkolenia podstawowego, sprawności technicznej lotni i ubezpieczenia od wypadków. Pozostała otwartą dolna granica wieku dla pilotów lotni. Proponowano 16—18 lat. Przedstawiciel resortu oświaty chętnie widziałby minilotnie już dla dzieci w wieku 8—10 lat, oczywiście do skoków z pagórków.

Najmniej problemów dyskusyjnych wiązało się z lotniarstwem sportowym. Te sprawy reguluje jednoznacznie kodeks sportowy FAI i krajowy system organizacyjny sportu lotniczego.

A więc przyszłość naszych lotni jest w dobrych rękach!

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Szkoli się również nowych pilotów lotni.
Zdjęcie: A. Włodarczyk

NOWY SOJUSZNIK NASZEJ AKCJI

Bielsko-Biała, dnia 9.02.1976 r.

Redakcja Tygodnika „Skrzydlata Polska"

Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne Szybownictwa „PZL-Bielsko" (ul. Cieszyńska 315, 40-394 Bielsko-Biała) rozważa możliwość uruchomienia produkcji lotni typu standard. Decyzja taka musi być poparta wstępnym zorientowaniem się co do zapotrzebowania w kraju na tego rodzaju sprzęt. Lotnie byłyby produkowane przez nasze zakłady — w zależności od życzenia klienta — z pokryciem tkaniną typu torlen, względnie typu dakron. Orientacyjna cena zbytu lotni (w zależności od wielkości produkowanej serii) zamykałaby się w granicach:

— z tkaniną typu torlen około 10—13 tys. zł
— z tkaniną dakron około 15—17 tys. zł

Wraz z podjęciem produkcji lotni uruchomilibyśmy również wytwarzanie części zamiennych najczęściej ulegających uszkodzeniom w trakcie eksploatacji (sterownica, pokrycie itp.), a także elementy wyposażenia dodatkowego, np.: uprząż do lotu w pozycji leżącej, krótkie narty do startu na śniegu itp.

Przekazując powyższą informację bylibyśmy ogromnie zobowiązani, gdyby za pośrednictwem Waszego poczytnego czasopisma wyżej podane wiadomości dotarły do szerokiego kręgu Waszych czytelników i gdyby zainteresowani kupnem lotni nawiązali kontakt z działem handlu naszego przedsiębiorstwa.

Z lotniczym pozdrowieniem

DYREKTOR

PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA ORGANIZACJI I ROZWOJU LOTNIARSTWA W POLSCE

przyjęte przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL

Wykonywanie lotów na lotniach w PRL rozwijać się będzie w dwóch zasadniczych kierunkach: lotniarstwa powszechnego i sportowego.

1. LOTNIARSTWO POWSZECHNE.

Uprawianie lotniarstwa powszechnego może być udziałem każdego obywatela PRL na warunkach, jakie będą obowiązywać w tej dziedzinie. Warunki te powinny objąć następujące grupy zarządzeń:

a) SPRAWY SPRZĘTU. Przyjmuje się, że do powszechnego użytkowania zostaną dopuszczone wybrane typy lotni, zaakceptowane przez organ nadzoru państwowego i wytwarzane całkowicie lub w zestawach do montażu według zatwierdzonej dokumentacji przez upoważnionych producentów. Każdy typ lotni będzie posiadać instrukcję, określającą warunki montażu zestawów oraz zakres i warunki użytkowania. Lotnie te będą podlegać nadzorowi technicznemu kontrolującemu poprawność budowy, konserwacji i napraw.

b) SPRAWY SZKOLENIA. Zostaną opracowane przez Aeroklub PRL i wydane materiały szkoleniowe o charakterze poradnika, które będą zawierać niezbędne wiadomości teoretyczne i porady metodyczne, umożliwiające samodzielne opanowanie podstaw budowy i użytkowania lotni oraz techniki lotu na lotniach. Materiały te będą również zawierały dane odnośnie badań lekarskich, jakim należy poddać się przed rozpoczęciem lotów oraz o trybie obowiązkowego ubezpieczenia się w PZU. Wprowadzi się kartę lotniarza, będącą jedynym dokumentem osobistym lotniarza, upoważniającym go do wykonywania lotów na lotniach, dopuszczonych do użytkowania w lotniarstwie powszechnym.

c) SPRAWY ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ. Przyjmuje się, że pełną odpowiedzialność za przestrzeganie warunków użytkowania lotni oraz za skutki użytkowania lotni ponosić będzie użytkownik lotni, wykonujący na niej loty.

U W A G A: Warunki sformułowane w pkt. a, b i c wprowadzi się na zasadzie eksperymentu. Będą one modyfikowane w miarę zdobywania doświadczenia w tej dziedzinie.

d) ZADANIA AEROKLUBU PRL W ZAKRESIE LOTNIARSTWA POWSZECHNEGO.

Aeroklub PRL obejmie patronat nad lotniarstwem powszechnym oraz utworzy i będzie rozwijać w ośrodkach regionalnych sieć punktów konsultacyjnych udzielających porad w sprawach wyszkoleniowych, technicznych i organizacyjnych lotniarstwa;

— działając z upoważnienia Ministerstwa Komunikacji PRL Aeroklub PRL:

● będzie wydawać karty lotniarza osobom, które spełnią odpowiednie wymagania, a w szczególności przedstawią dowody ubezpieczenia się w PZU i pozytywny wynik badań lekarskich oraz zdadzą wymagany egzamin z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych w określonym zakresie;

● będzie sprawować nadzór techniczny nad lotniami dopuszczonymi do użytkowania w lotniarstwie powszechnym.

Działając na podstawie statutu oraz odpowiednich zarządzeń Ministerstwa Komunikacji w sprawie lotniarstwa, Aeroklub PRL podejmie organizację kół lotniczych i sekcji lotniarskich w ośrodkach regionalnych dla tych osób, które będą uprawiać lotniarstwo na warunkach obowiązujących w lotniarstwie powszechnym. Osoby te powinny być uprzednio przyjęte na członków Aeroklubu PRL. Tym kołom i sekcjom Aeroklub PRL zapewni odpowiednią opiekę techniczną, wyszkoleniową i organizacyjną. Członkami sekcji lotniarskich będą również działacze, prowadzący społeczną działalność w dziedzinie lotniarstwa.

2. LOTNIARSTWO SPORTOWE.

a) Lotniarstwo sportowe będzie uprawiane początkowo wyłącznie w Aeroklubie PRL, a w miarę rozwoju również w innych stowarzyszeniach i organizacjach, jednakże zawsze przy ścisłej ich współpracy z Aeroklubem PRL, który pozostanie jednostką wiodącą.

b) W lotniarstwie sportowym będą miały odpowiednie zastosowanie aktualne przepisy państwowe, obowiązujące w zakresie lotnictwa cywilnego odnośnie statków powietrznych, personelu lotniczego, ruchu lotniczego itp.

c) Aeroklub PRL, działając na podstawie statutu:

— opracuje i wyda odpowiednie przepisy i regulaminy sportowe, dotyczące zasad awansu sportowego i zawodniczego, aż do rozgrywania mistrzostw Polski i powołania kadry narodowej w lotniarstwie sportowym;

— opracuje i po uzgodnieniu z organem nadzoru państwowego wyda programy szkolenia wyczynowego i instruktorskiego oraz będzie jedyną organizacją prowadzącą takie szkolenie;

— powoła w aeroklubach regionalnych sekcje lotniarstwa sportowego, a przy Zarządzie Głównym komisję specjalnościową lotniarstwa sportowego, której przewodniczący i sekretarz wejdą w skład komisji sportowej ZG Aeroklubu PRL;

— będzie jedyną organizacją reprezentującą polskie lotniarstwo sportowe na arenie międzynarodowej i w związku z tym nawiąże współpracę z FAI poprzez powołanie stałego delegata do właściwej komisji FAI;

— utworzy w Dziale Szkolenia i Sportu Biura ZG Aeroklubu PRL stanowisko inspektora do spraw lotniarstwa.

1

TU RÄYSKÄLÄ

Milowymi krokami zbliża się termin XV Szybowcowych Mistrzostw Świata w Finlandii. Równo za trzy miesiące rozpoczyna się w Räyskälä trening dla wszystkich zawodników, a w tydzień później, 13 czerwca 1976 r. nastąpi oficjalne otwarcie dwutygodniowej batalii najlepszych pilotów o tytuły mistrzów świata. Fiński Związek Lotniczy (Finnish Aeronautical Association), któremu Międzynarodowa Federacja Lotnicza powierzyła organizację mistrzostw, już od dłuższego czasu przygotowuje to nielatwe przedsięwzięcie. Między innymi organizatorzy zadbali o odpowiednią, bieżącą informację, dotyczącą mistrzostw. Zawiera się ona w kolejnych numerach specjalnego biuletynu „Countdown to Räyskälä". Otrzymuje go także nasza redakcja, za co chcemy w tym miejscu podziękować gospodarzom XV SMŚ. W liście przewodnim do „Skrzydlatej" szef serwisu informacyjnego FAA, Jyri Raivio pisze m.in.: „Chociaż jeszcze zima i śnieg, nasze serca i myśli są już w lecie, przy XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata".

Nie musimy dodawać, że również nam impreza ta jest bliska sercu. Wystartują w niej bowiem nasi reprezentanci, z których występem wiążemy niemałe nadzieje. Oby fińskie niebo było dla nich szczęśliwe. Tymczasem, nim rozpocznie się wielka batalia w Räyskälä, informować będziemy sukcesywnie naszych Czytelników o przygotowaniach do mistrzostw. Naszym bardzo ważnym źródłem informacji będzie fiński biuletyn „Countdown to Räyskälä".

WYSOKI PATRONAT

Wysoki patronat nad XV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata objął prezydent Finlandii Urho Kekkonen. Nie wiadomo jeszcze czy weźmie on udział w ceremonii otwarcia imprezy, niemniej spodziewana jest jego wizyta w Räyskälä, w czasie trwania mistrzostw.

89 PILOTÓW

Według nadesłanych zgłoszeń w XV SMŚ, które odbędą się w dniach 13—27 czerwca 1976 r., startować ma 89 pilotów z 25 krajów 42 pilotów latać będzie w klasie otwartej, a 47 w klasie standard. Ogółem reprezentacyjne ekipy liczyć będą ok. 300 osób. Dalsze tysiąc osób, które oczekiwane są w Räyskälä, to dziennikarze i turyści.

Wśród pierwszych państw, które oficjalnie potwierdziły swoje zgłoszenie, znalazły się w kolejności: Holandia, Afryka Płd., Polska, Austria i Nowa Zelandia. Każde z tych państw przysyła do Räyskälä pełną, dopuszczalną obsadę zawodników: dwóch w klasie otwartej i dwóch w klasie standard.

LOTNISKO

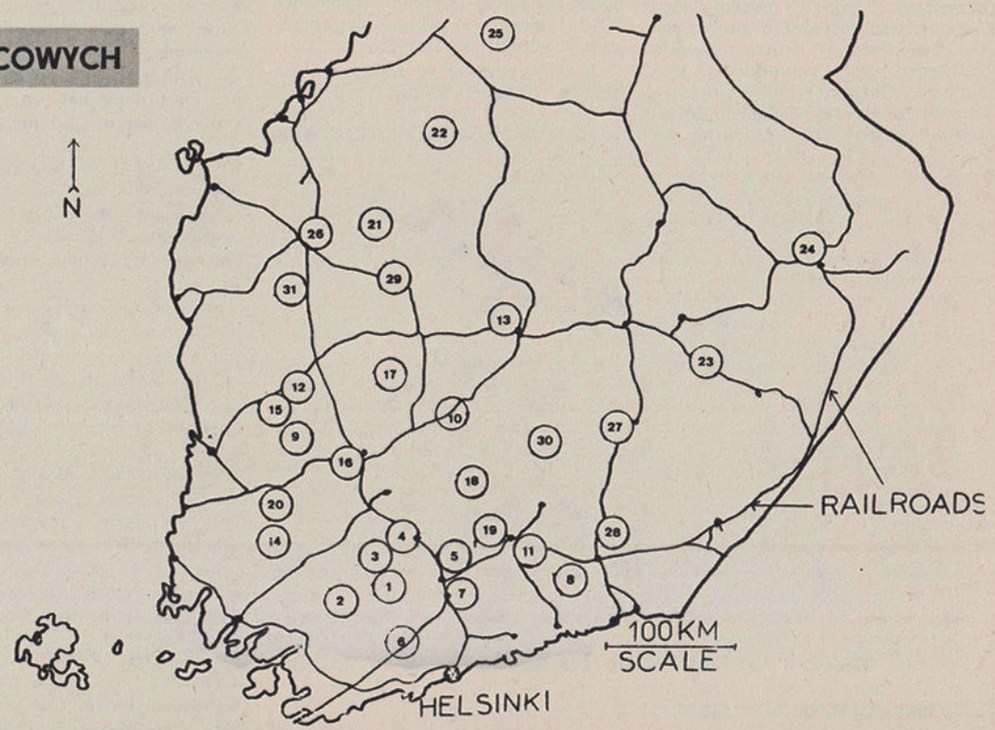
Mistrzostwa świata rozgrywane będą na lotnisku w Räyskälä, leżącym około 80 kilometrów w linii prostej i około 100 km drogą kołową na północny zachód od Helsinek. W latach trzydziestych i czterdziestych było tutaj lotnisko wojskowe. Szybownicy przejęli go w 1963 r. i z zagubionego w głuszy terenu ponownie, wielkim nakładem wysiłku, zbudowali lotnisko. Posiada ono dwa pasy startowe o długości ok. 1800 i 1700 m, wycięte w lesie.

POGODA

Z punktu widzenia warunków do lotów szybowcowych Finlandia jest krajem ciekawym. Duże zróżnicowanie terenu — szybko rozgrzewające się w promieniach słońca granitowe podłoże, nieco dłużej nagrzewające się małe i płytkie jeziorka i zawsze zimne wody wielkich jezior — sprzyjają powstawaniu prądów wznoszących. Podstawy chmur w lecie sięgają średnio 2 000 m do 2 500 m przy wznoszeniach średnich 3—5 m/s. Są to warunki lepsze, niż w wielu innych krajach europejskich. Charakterystyczną cechą dobrej fińskiej pogody jest doskonała widzialność, która sięga niekiedy 80 do 100 km.

PUNKTY ZWROTNE TRAS SZYBOWCOWYCH

1.	Räyskälä — lotnisko	— 60°45'N 24°07'E
2.	Somero — wieś	— 60°37'N 23°32'E
3.	Kokonjärvi — jezioro	— 61°00'N 23°45'E
4.	Ahvenisto — stadion motorowy	— 61°00'N 24°25'E
5.	Turkhauta — skrzyż. dróg	— 60°49'N 24°49'E
6.	Nummela — lotnisko	— 60°20'N 24°18'E
7.	Hyvinkää — lotnisko	— 60°39'N 24°53'E
8.	Elimäki — wieś	— 60°44'N 26°27'E
9.	Mouhijärvi — kościół	— 61°31'N 23°02'E
10.	Eräslahti — nasyp kolejowy	— 61°43'N 24°37'E
11.	Villähde — stacja kolejowa	— 60°57'N 25°49'E
12.	Sydänmaa — skrzyż. dróg	— 61°54'N 22°36'E
13.	Jyväskylä — centrum narciars.	— 62°16'N 25°41'E
14.	Oripää — lotnisko	— 60°52'N 22°45'E
15.	Jämi — lotnisko	— 61°46'N 22°44'E
16.	Tampere — port lotniczy	— 61°28'N 23°44'E
17.	Ruovesi — kościół	— 61°59'N 24°05'E
18.	Padasjoki — skrzyż. dróg	— 61°21'N 25°17'E
19.	Hollola — lotnisko	— 61°01'N 25°27'E
20.	Lauttakylä — wieś	— 61°11'N 22°43'E
21.	Menkijärvi — lotnisko	— 62°57'N 23°31'E
22.	Lestijärvi — lotnisko	— 63°29'N 24°44'E
23.	Rantasalmi — lotnisko	— 62°04'N 28°21'E
24.	Joensuu — port lotniczy	— 62°40'N 29°38'E
25.	Haapavesi — kościół	— 64°08'N 25°23'E
26.	Seinäjoki — kościół	— 62°48'N 22°50'E
27.	Mikkeli — lotnisko	— 61°41'N 27°13'E
28.	Selänpää — lotnisko	— 61°04'N 26°48'E
29.	Ähtäri — most	— 62°33'N 24°04'E
30.	Hartola — kościół	— 61°35'N 26°01'E
31.	Jalasjärvi — kościół	— 62°30'N 22°46'E



W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

Ładowanie akumulatorów

Przywilejem lotników są — poza miesięcznym urlopem wypoczynkowym — dwutygodniowe obozy kondycyjne. W lotnictwie sportowym korzystają z nich piloci i skoczkowie — członkowie kadry narodowej oraz aeroklubowi instruktorzy zawodowi. Obozy te odbywają się na ogół w okresie zimowo-wiosennym, w ośrodkach górskich. W roku bieżącym instruktorzy i kadrowicze dysponuje miejscami w pięciu miejscowościach.

W Polańczyku, w domu wypoczynkowym WSK „PZL" Świdnik „Relavia" do ich dyspozycji zarezerwowano 50 miejsc, w okresie od 24 lutego do 9 marca. W Lądku Zdroju, w DW „Złocień" — 35 miejsc — odbędą się 2 turnusy — jeden od 24 lutego do 8 marca i następny od 10 do 23 marca. Tu wypoczywa czynnie m. in. samolotowa kadra narodowa. W Szklarskiej Porębie, w Miejskim Ośrodku Sportu i Rekreacji (32 miejsca), w dniach 16—29 marca nabierać będą kondycji m. in. najlepsi skoczkowie spadochronowi. W DW „Gronie" w Szczyrku, gdzie Aeroklub PRL zarezerwował 30 miejsc, w okresie od 21 marca do 3 kwietnia ze śniegu i słońca korzystać będzie m. in. szybowcowa kadra narodowa. Reprezentanci kraju na tegoroczne XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Finlandii mają już poza sobą pierwszy obóz kondycyjny, jaki odbyli w okresie od 16 do 29 lutego w Ustroniu-Zawodziu.

Na program pobytu składa się m. in. uprawianie sportów zimowych, głównie narciarstwa. Członkowie kadry narodowej wspólny pobyt wykorzystują dodatkowo do spotkań o charakterze szkoleniowym, wymiany doświadczeń zawodniczych itp.

Głównym celem obozów kondycyjnych jest jednak nabieranie kondycji psychofizycznej, która tak bardzo jest potrzebna lotnikom w sezonie, podczas codziennej pracy na lotnisku i w czasie sportowej walki w powietrzu.

Lotnicy sportowi chwalą sobie na ogół ten czynny wypoczynek. Wracają z niego opaleni, wypoczęci, z nowym zapałem do lotniczej działalności.

Zdarzają się jednak przypadki, że z winy bezpośrednich organizatorów wypoczynku lub samych wypoczywających obozy kondycyjne nie spełniają w pełni swego zamierzonego zadania. Chodzi więc o to, aby z jednej strony zapewnić kadrze lotnictwa sportowego jak najlepsze warunki wypoczynku, z drugiej zaś o umiejętność wykorzystania przywileju i stworzonych możliwości, o kulturę wypoczynku. O to, by ładowane podczas obozów kondycyjnych „akumulatory" instruktorów i zawodników były w stanie udźwignąć ciężar niemałego wysiłku podczas całego, długiego sezonu lotniczego.

Halny

ZAWODY LUBELSKIE I INNE

Na okolicznościowym proporczyku z okazji tegorocznych Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych, którego notabene zabrakło dla „Skrzydlatej", widnieje duża rzymska X. To dowód, że reaktywowaną w 1963 roku imprezę rozegrano od tego czasu po raz dziesiąty. W czasie trwania jubileuszowych zawodów lubelskie radio nadało audycję, w której senior polskich pilotów Kazimierz Chorzewski opowiedział ze swadą o tym jak wygrał pierwszą edycję tych zawodów w roku... 1931. Wtedy bowiem po raz pierwszy w Polsce rozegrano zimowe zawody samolotowe pod nazwą Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych.

Przed wojną rozegrano tę imprezę pięciokrotnie. Po raz ostatni w 1939 r. w Świdniku. W kilkanaście lat po wojnie, w tym samym miejscu, powrócono do tej pięknej tradycji. Od tej pory Aeroklub Robotniczy w Świdniku, na przemian z Aeroklubem Lubelskim, kontynuują jedyne w swoim rodzaju zimowe turnieje lotnicze pod nieco tylko zmienioną nazwą Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych. Organizatorzy jednak, nie wiadomo czemu, nie honorują przedwojennych — dobrych — tradycji, czego dowodem rzymska X na wspomnianym proporczyku, a także na okolicznościowym folderze. Nie są jednak konsekwentni. W folderze bowiem dość obszerną historię Lubelskich Zimowych zaczynają od... 1931 roku.

Nie pisałbym o tym, gdyby nie fakt, że zjawisko gubienia starych, dobrych tradycji w naszym lotnictwie sportowym jest dość powszechne. Między innymi, podobnie jak zawody lubelskie, właściwej numeracji nie posiadają szybowcowe mistrzostwa Polski.

Tegoroczne Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe jeszcze raz ujawniły siłę i słabości sportu rajdowo-nawigacyjnego w naszym kraju. Cieszy duża liczba chętnych załóg do startu w zawodach. Zgłosiło się ich aż 40. Zgłoszeń byłoby więcej, gdyby nie trudności ze sprzętem. Na przykład największy w kraju Aeroklub Warszawski nie był reprezentowany w Lublinie z powodu braku... sprawnego samolotu z nartami. Część załóg spośród zgłoszonych do Lubelskich Zimowych, dysponując samolotami i wolnym czasem, nie mogła jednak wystartować w Lublinie, m. in. z powodu braku — u organizatorów — środków na wyżywienie i zakwaterowanie. Niestety, znalazło się też kilka załóg, które — zakwalifikowane do startu — nie przyleciały do Lublina w ostatniej chwili, i to z nie zawsze wytłumaczonych powodów.

Coraz więcej pilotów, instruktorów i działaczy sportu samolotowego przekonanych jest o tym, że bezpośrednia walka podczas zawodów potrafi bardzo wiele nauczyć każdego pilota i jest najlepszym sprawdzianem jego umiejętności. W ślad za tym nie idzie jednak wzrost ilości zawodów samolotowych. Wręcz przeciwnie, uznane imprezy, takie jak np. Zlot do Morza, giną na wiele lat i nie wiadomo, czy w ogóle zostaną reaktywowane. Nie tak dawno mówiło się w Aeroklubie PRL o organizowaniu mistrzostw Polski... co dwa lata. Organizatorzy każdej imprezy borykają się z ogromnymi trudnościami. I jeśli nawet imprezę organizują, to na ogół w okrojonym składzie. Cierpi na tym sport samolotowy, a chyba i całe lotnictwo zawodowe, które szeroką garścią czerpie pilotów właśnie z lotnictwa sportowego.

Największym problemem organizatorów jest, wspomniany już, brak pieniędzy na wyżywienie i zakwaterowanie zawodników, które w całokształcie kosztów stanowią ułamek wydatków. Podkreślam to dlatego, że na ogół rzecz nie rozbija się o samoloty, paliwo, pilotów, mechaników i pozostały personel pomocniczy, chociaż i w tej mierze jest sporo do życzenia.

Widząc szeroki pożytek dla lotnictwa z bezpośredniej rywalizacji pilotów podczas zawodów i jednocześnie wspomniane tu trudności proponuję:

● Zawody tylko dla pilotów (załóg jednoosobowych).

Precedensem są organizowane od 1975 r. Mistrzostwa Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Towarzysząca obecnie pilotowi osoba, zwana zwyczajowo nawigatorem, nie ma jak dotąd żadnych formalnych praw, ani obowiązków. Nie stawia się wobec niej żadnych wymagań. „Nawigatorem" w naszym sporcie rajdowo-nawigacyjnym może być każdy!

Ze względu na pożytek (nabieranie doświadczenia zawodniczego), jaki płynie dla młodych pilotów z pełnienia obowiązków „nawigatora", proponuję pozostawić załogi dwuosobowe tylko w zawodach klubowych i okręgowych.

● Zawody weekendowe, w wolne soboty i niedziele.

Program takich zawodów wyobrażam sobie następująco: sobota — rano — I konkurencja (zlotowa); po południu — II konkurencja; niedziela — rano — III konkurencja; po południu — rozlot do domów.

Opłaty za wyżywienie i zakwaterowanie (tylko 1 noc) załogi pokrywałyby same (prywatnie lub poprzez aerokluby macierzyste).

● Pomnożenie zawodów rajdowo-nawigacyjnych

Propozycje organizowania nowych imprez, w randze II ligi samolotowej, powinny wyjść z terenu. Dla przykładu, Aeroklubom Śląskiemu, Gliwickiemu i Rybnickiego Okręgu Węglowego proponuję zorganizowanie wspólnych, dorocznych zawodów o Lampę Górniczą. Aeroklubom w Opolu, Wrocławiu, Zielonej Górze i Szczecinie — Zawodów o Wstęgę Odry. Dla Radomia, Kielc, Piotrkowa i Częstochowy miałbym zawody o Puchar Gór Świętokrzyskich. Dla Białegostoku i Olsztyna — o Nagrodę Żubra Bartka. Łodzi — za przykładem Torunia — proponuję podnieść do II ligi Dziennikarski Zwiad Lotniczy, itp.

Propozycje można oczywiście mnożyć. A chodzi o to, żeby można było organizować imprezy krótko i sprawnie, co w efekcie oznacza... tanio. I przede wszystkim z wielkim i jak największym pożytkiem. Dla pilotów i dla lotnictwa.

Bylibyśmy bardzo ciekawi zdania zainteresowanych pilotów i działaczy na ten temat. Najciekawsze — chętnie opublikujemy. A może po prostu aerokluby w pojedynkę lub grupowo już teraz zgłoszą chęć organizowania nowych zawodów rajdowo-nawigacyjnych, jeszcze w roku bieżącym lub chociażby w przyszłym?

Po zakończeniu Lubelskich Zimowych wiele mówiło się o niezwykle wyrównanym poziomie najlepszych naszych pilotów i o ich bardzo wysokiej klasie sportowej. Co do pierwszego stwierdzenia nie mam zastrzeżeń. Jednak na temat poziomu latania czołówki ogarnia mnie wiele wątpliwości. Przede wszystkim dlatego, że polscy piloci rajdowo-nawigacyjni przez cały okres powojenny — a więc już z górą 30 lat! — kręcą się wyłącznie wokół swojego ogona i smażą się we własnym sosie. Latają tylko w zawodach krajowych. Nie mają możliwości porównania swych umiejętności z czołówką zagraniczną. Pojedyncze, na przestrzeni lat, kontakty z pilotami innych państw, nie dają żadnej płaszczyzny porównania. Jedyną okazją kontaktów z zagranicą są rozgrywane od niedawna, co dwa lata, polsko-czechosłowackie Zawody Przyjaźni, w których jak wykazała praktyka, wcale nie mamy monopolu na zwycięstwa.

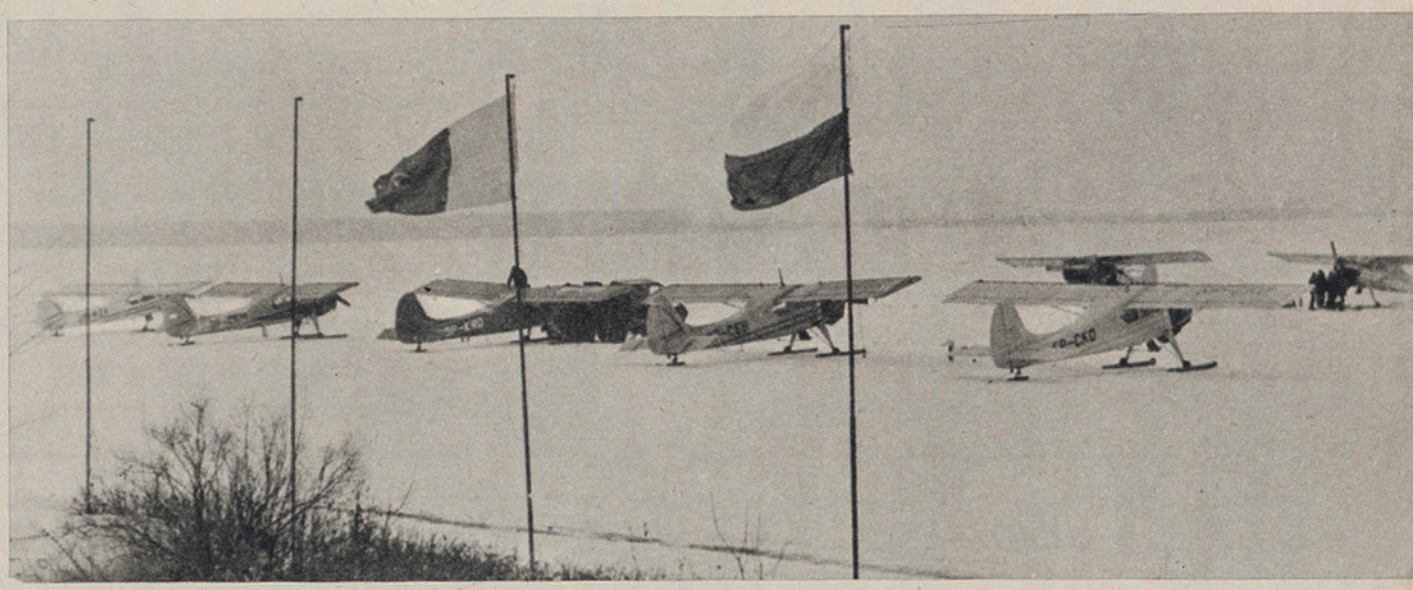
W ubiegłym roku, w niedalekiej Szwecji, rozegrano zaledwie 2-dniowe (!) I Mistrzostwa Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Bez Polaków, pomimo, iż szczycimy się podobno dobrymi pilotami i silnym przemysłem lotniczym, produkującym własne samoloty sportowe. Drugie tego typu mistrzostwa odbędą się w 1977 r. w Austrii. Może tym razem z udziałem naszych reprezentantów. Wstępne rozmowy na temat nie oznaczają jednak jeszcze sfinalizowania nieśmiałych zamiarów.

Piloci nasi nie biorą w ogóle udziału w licznych rajdach europejskich FAI, w których także zbierać można punkty, decydujące o rajdowym mistrzostwie świata.

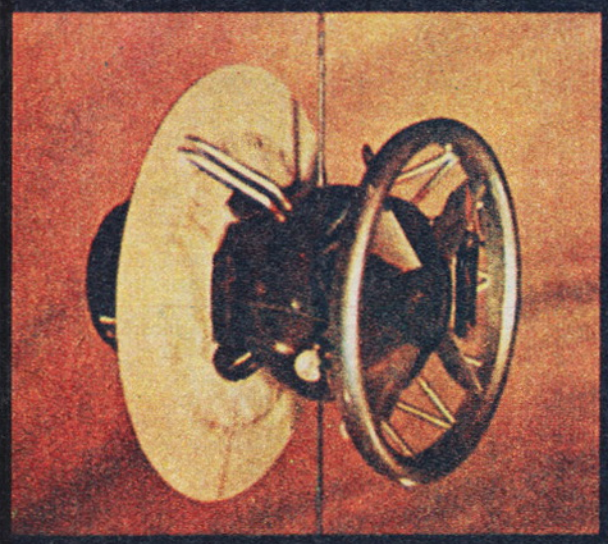
Czy wobec tego ma sens samouspokajanie się własnym mniemaniem o wysokim poziomie naszych pilotów? Poziom pilotów sportowych, jak sportowców w każdej innej dyscyplinie, sprawdzić można tylko w bezpośredniej walce. Wiemy, kto jest najlepszy w kraju. Nie wiemy jednak, czy nasi piloci potrafiliby nawiązać walkę i zwyciężać z najlepszymi pilotami Europy.

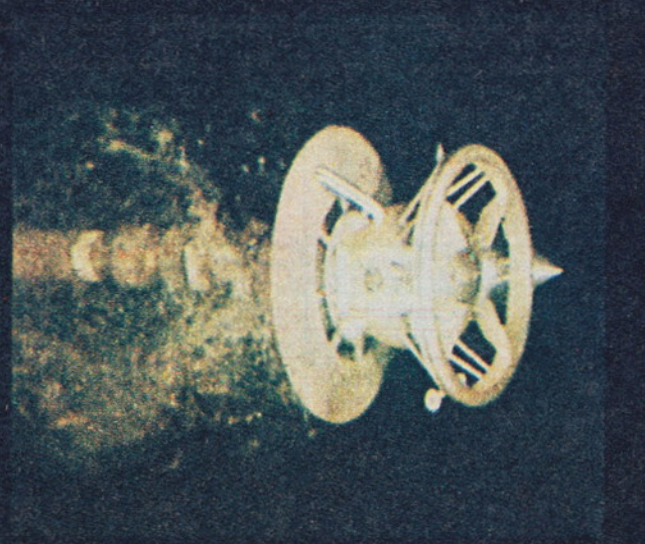
Nie stać nas na wielką ekspansję naszego sportu rajdowo-nawigacyjnego na zewnątrz. Myślę jednak. że kilku najlepszym naszym pilotom powinniśmy stworzyć szansę walki o najcenniejsze trofea w Europie i na świecie.

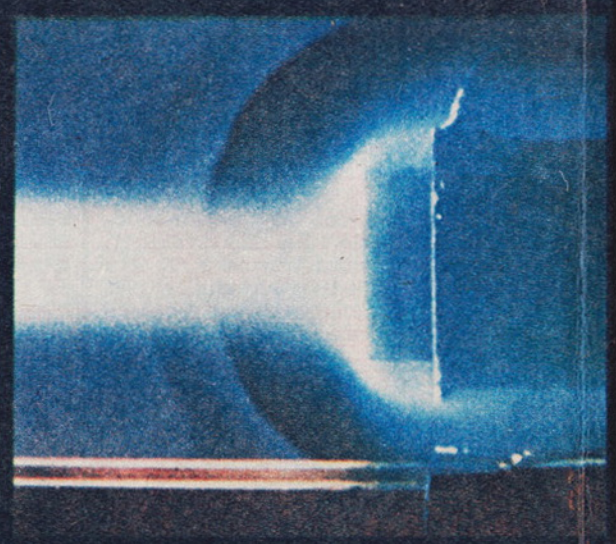
HENRYK KUCHARSKI

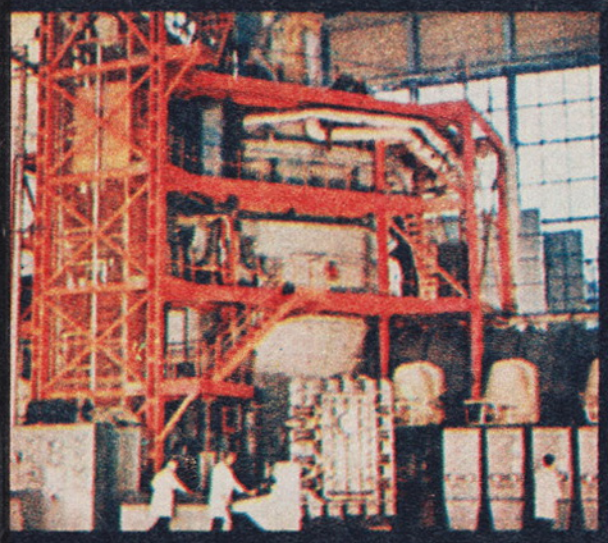


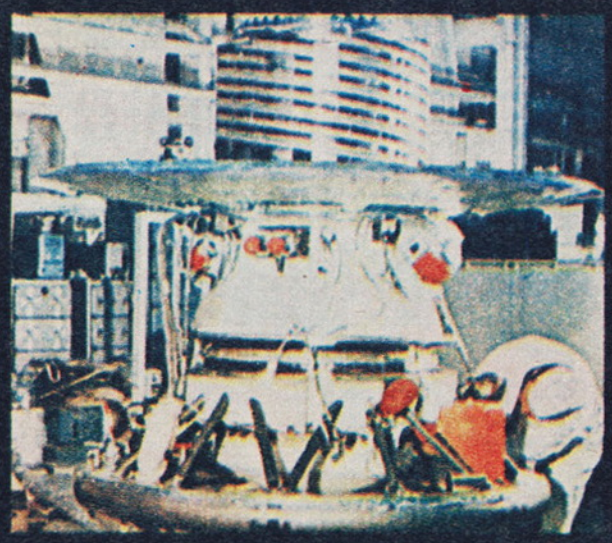
Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe na stałe weszły do kalendarza imprez sportowych, stanowiąc jego ważną pozycję. Są imprezą piękną, popularną i bardzo pożyteczną. Zdjęcie: B. Koszewski

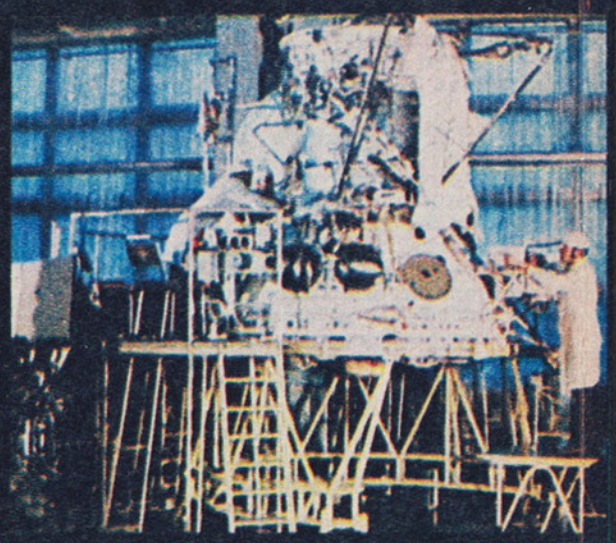


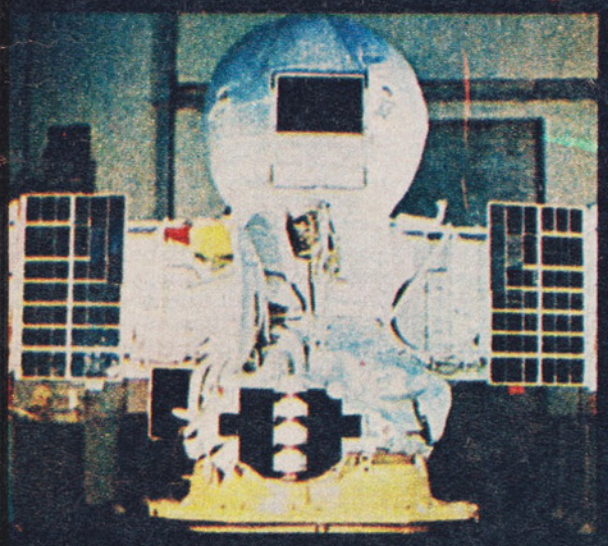


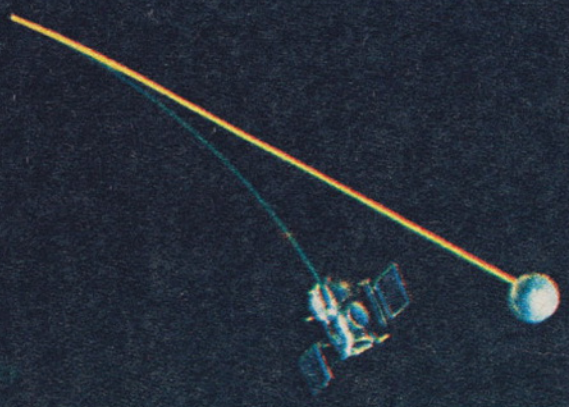


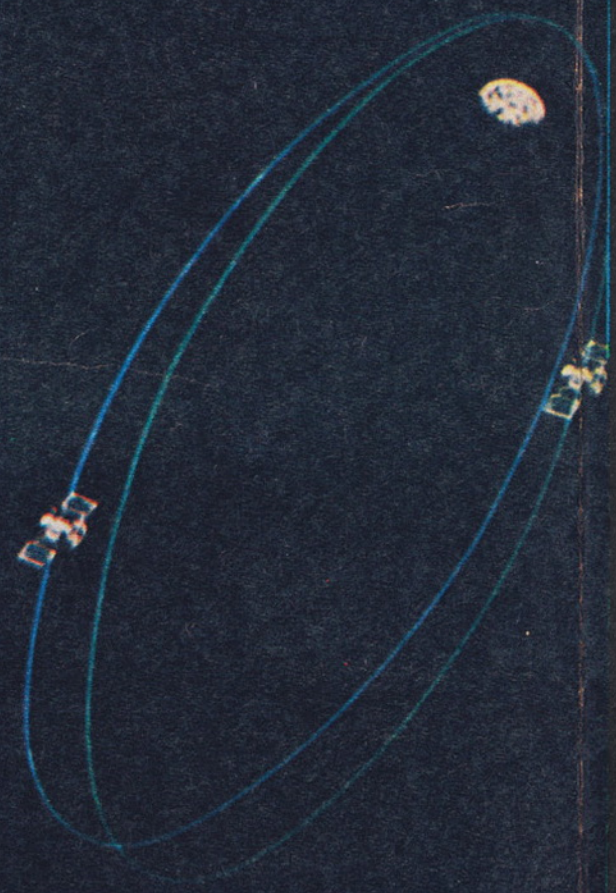


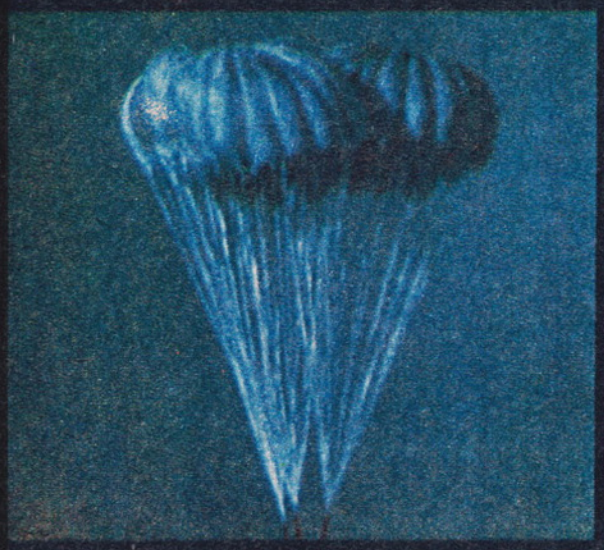


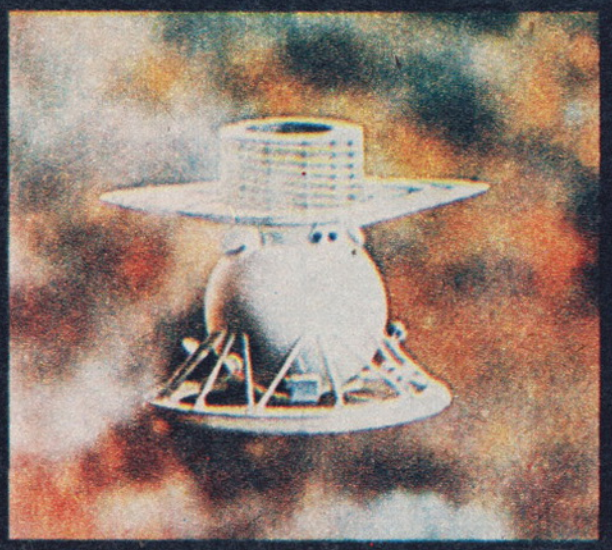












WSZYSTKO O »WENUS-9«

Zdjęcia z lewej pokazują, jak powstawała, była badana i wykonała swój lot zakończony sukcesem w 1975 r. radziecka międzyplanetarna stacja automatyczna „Wenus–9".

W górnym rzędzie od lewej: Badanie charakterystyk aerodynamicznych lądownika – gęsta atmosfera Wenus była imitowana za pomocą wody, w silnym strumieniu cieplnym badano osłonę termiczną lądownika.

Drugi rząd od lewej: W termobarokomorze stwarzano warunki panujące w przestrzeni kosmicznej. Lądownik w hali montażowej. Montaż stacji „Wenus-9".

Trzeci rząd od lewej: Sonda gotowa do dalekiego rejsu. Lądownik oddzielił się od stacji „Wenus-9" na dwie doby przed jej zbliżeniem się do planety Wenus.

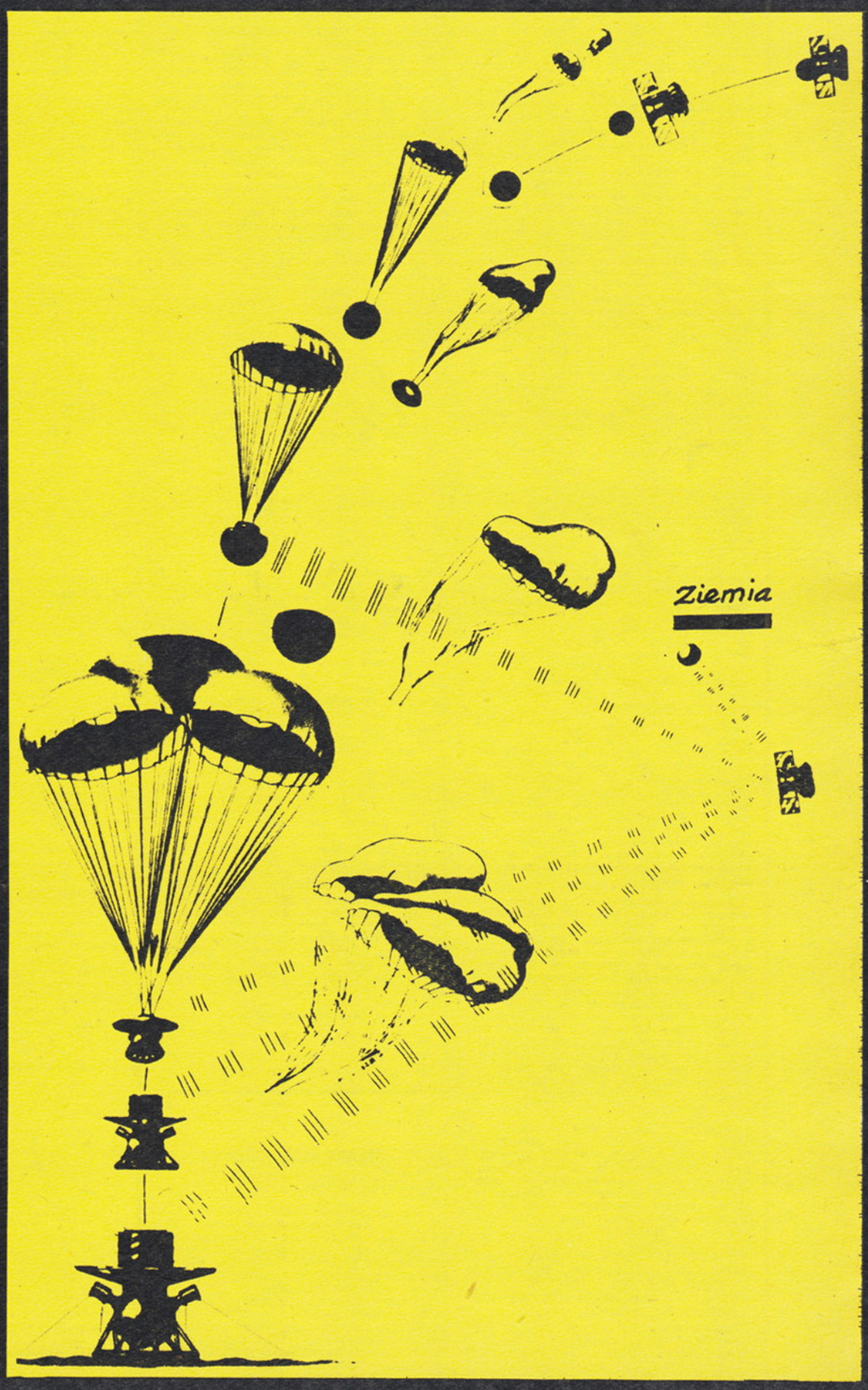
Czwarty rząd od lewej: Spadochron o trzech czaszach zapewnił lądownikowi powolne opadanie w warstwie obłoków planety. Po przebyciu warstwy obłoków spadochron został odrzucony ładunkiem pirotechnicznym. Lądownik opadł miękko na powierzchnię Wenus. Zdjęcie pionowe pokazuje orbity pierwszych sztucznych satelitów Wenus – stacji „Wenus-9" oraz „Wenus-10".

Na rysunku z prawej widzimy kolejne operacje wykonane przez stacje „Wenus-9" i „Wenus-10" podczas lądowania na powierzchni planety Wenus, a także zasadę retranslacji sygnałów lądownika – poprzez stację – na Ziemię.

I jeszcze kilka danych świadczących o stopniu trudności, jakie musieli pokonać konstruktorzy stacji „Wenus-9" i „Wenus-10". Odległość stacji w punkcie docelowym od Ziemi – ok. 80 mln km. Lądownik miał zewnętrzną osłonę termiczną odporną na temperaturę plazmy 12 000°C i udar termiczny. Wewnętrzna część lądownika zawierała m. in. telewizyjne urządzenie optyczno-mechaniczne. Sygnały radiotelewizyjne były przekazywane z powierzchni Wenus na Ziemię za pośrednictwem stacji będącej sztucznym satelitą tej planety, a nie bezpośrednio, jak w poprzednich stacjach „Wenus". Dzięki temu uzyskiwano informacje szybko i bez zniekształceń.

Udane wyprawy radzieckich automatycznych stacji międzyplanetarnych „Wenus-9" i „Wenus-10" są zaliczane do największych osiągnięć techniki astronautycznej.

Ilustracje: „Sowietskij Sojuz"



UZUPEŁNIENIE CYKLU

Szanowny Panie Redaktorze!

W numerach „Skrzydlatej Polski" od 36/1974 r. do 17/1975 r. zamieszczony był cykl pt. „Samoloty, z którymi walczyli Polacy". Druk tych materiałów stanowił cenne uzupełnienie tego, co w ciągu poprzednich kilkudziesięciu już lat czytaliśmy na łamach „Skrzydlatej" i innych pism na temat wysiłku bojowego naszych lotników w walce z hitlerowską Luftwaffe. Wszelako wydaje się, że cykl o którym mowa zawierał pewne luki, dotyczące w pierwszym rzędzie tych maszyn hitlerowskich, które brały udział w wojnie morskiej, i z którymi stykali się w latach 1939—45 marynarze naszej floty wojennej i handlowej.

Zacznijmy od wojny obronnej we wrześniu 1939 r. W agresji na wybrzeże polskie wzięły wówczas udział obok maszyn lądowych Ju-87, He-111 i Me-110, także dwa typy wodnosamolotów. Były to pochodzące z pierwszej połowy lat trzydziestych dwupłaty: dwusilnikowe Heinkle He-59 i jednosilnikowe He-60. Znajdowały się one na wyposażeniu trzech grup lotnictwa przybrzeżnego: 306, 506 i 706. Każda z tych grup liczyła prawdopodobnie ok. 30 wodnosamolotów w trzech eskadrach. Nie jest natomiast w pełni jasne, który typ znajdował się na wyposażeniu poszczególnych grup. W pierwszych dniach wojny wszystkie trzy grupy, wspólnie z samolotami lądowymi ze składu 1 Floty Powietrznej, brały udział w atakach na pozostałą na Wybrzeżu część naszej Marynarki Wojennej. Największy sukces osiągnęły 3 września 1939 r. Autor książki o obronie Wybrzeża w 1939 r. dr Andrzej Rzepniewski pisze o tym co następuje: „Wreszcie ok. godz. 16.00 i 19.00 podczas kolejnych nalotów samoloty dowodzonej przez kpt. Steina eskadry wielozadaniowej 706 dywizjonu lotnictwa przybrzeżnego zdołały zatopić kanonierkę „Generał Haller", a na ORP „Gryf" wywołać pożar ropy, który w ciągu kilku dni zniszczył okręt". (A. Rzepniewski „Obrona Wybrzeża w 1939 r. na tle rozwoju Marynarki Wojennej Polski i Niemiec", Warszawa 1970 r. MON, s. 328).

W późniejszym okresie Kampanii Wrześniowej grupa 506 przebazowała z Piławy do Pucka i wspierała działania napastników przeciw obrońcom Oksywia i Helu. Ataki te były bardzo dokuczliwe przez swoją długotrwałość i wczerpujące psychicznie obrońców osiągnęły niewątpliwie postawiony cel. Natomiast grupy 306 i 706 przeprowadzały patrole nad pełnym morzem, skierowane głównie przeciw naszym okrętom podwodnym i nie zdołały już osiągnąć żadnego bezpośredniego sukcesu.

Pozostaje sprawa strat zadanych przez naszych marynarzy hitlerowskim grupom lotnictwa przybrzeżnego. Odpowiednie dane zawiera dodatek do książki A. Rzepniewskiego „Wojna powietrzna w Polsce — 1939, na tle rozwoju lotnictwa Polski i Niemiec", Warszawa, MON, 1970. W załączniku nr 23 podane są tam m.in. straty hitlerowskich samolotów morskich — 22 maszyny. Odnoszą się one niewątpliwie do wspomnianych typów He-59 i He-60.

Dodajmy, że wysłany w przeddzień wojny na wody brytyjskie dywizjon niszczycieli swoją pierwszą walkę z lotnictwem hitlerowskim stoczył 7 listopada 1939 r. na Morzu Północnym, właśnie przeciw He-59. Świadczą o tym pośrednio, lecz wyraźnie dane zawarte we wspomnieniach komandora Wieńczysława Kona, który był wówczas oficerem na ORP „Błyskawica". Pisze on o ataku torpedowym wykonanym przez „dwupłat na wielkich pływakach" (W. Kon — „Pierwsza torpeda" — „Morze" 1957 r., nr 4). Jedynym samolotem lotnictwa hitlerowskiego odpowiadającym tej charakterystyce był He-59.

W ciągu 1940 r. oba wspomniane typy zostały wycofane z pierwszej linii, z tym że He-59 był używany prawdopodobnie i w następnych latach do celów ratownictwa morskiego i treningu. Podstawowe dane techniczne wodnosamolotów He-59 przedstawiały się następująco (w nawiasach dane He-60):

Załoga — 4 osoby (2 osoby)
Uzbrojenie — 3 k. masz., bomby lub torpeda (1 k. masz., bomby)
Silniki — 2xBMW-VI po 660 KM (1xBMW-VI, 660 KM)
Rozpiętość — 23,7 m
Długość — 17,35 m
Wysokość — 7,1 m
Pow. nośna — 153,4 m²
Masa własna — 5440 kg (2730 kg)
Masa użyteczna — 3510 kg (670 kg)
Masa całkowita — 8950 kg (3400 kg)
Prędkość max. — 240 km/h (240 km/h)
Prędkość przelotowa — 205 km/h (215 km/h)
Zasięg — 800 km (900 km)

W następnych latach II wojny światowej Luftwaffe używała również innego typu wodnosamolotu torpedowego Heinkel He-115, zbudowanego w ilości 285 maszyn. W sporej literaturze historycznej i wspomnieniowej, dotyczącej działań na morzu w latach 1939—45, niemało jest wzmianek o wykonywanych przez Heinkle atakach torpedowych. Z reguły jednak nie pozwalają one stwierdzić kiedy były to He-115, a kiedy He-111 (wariant H-6 przystosowany do tego typu działań). Przyjąć jednak można z dużym prawdopodobieństwem, że starcia te miały miejsce z Heinklami obu wspomnianych typów. Z drugiej strony brak wyraźnych danych o zestrzeleniu He-115, czy to przez polskich myśliwców czy marynarzy-artylerzystów przeciwlotniczych.

W konwojach płynących trasą północną do Związku Radzieckiego stykali się nasi marynarze także z innym hitlerowskim wodnosamolotem — dwukadłubową łodzią latającą Blohm-Vos BV-138. Maszyny tego typu nie atakowały bezpośrednio, lecz obserwowały ruchy konwojów, powiadamiając o nich drogą radiową odpowiednie sztaby. Z tego powodu zyskały sobie określenie „diabłów-stróży". Działalność ich przypadała głównie na rok 1942, później została ograniczona, gdy na trasie arktycznej pojawiły się startujące z lotniskowców eskortowych „Seafire'y". Zwiad lotniczy nad wodami Arktyki przejęły wówczas prawdopodobnie Junkersy Ju-188D-1 wzmiankowane w „SP" nr 9/1975.

listy DO „SKRZYDLATEJ"

Na zakończenie kilka słów na temat lotnictwa Włoch faszystowskich, współpracującego z Luftwaffe w latach 1940—43. W „SP" nr 5/1975 zamieszczony został opis myśliwców Macchi MC-202 „Folgore", z którymi to samolotami walczyli zwycięsko piloci „Cyrku Skalskiego" zimą i wiosną 1943 r. Dla ścisłości należy przypomnieć, że z włoskimi samolotami bombowo-torpedowymi zetknęli się nasi marynarze już latem 1940 r., podczas rejsu niszczyciela ORP „Garland" w eskorcie konwoju płynącego z Dardaneli do Port-Saidu.

Następnie walczyły z nimi także załogi innych okrętów polskich, operujących na Morzu Śródziemnym, a niewątpliwie również i żołnierze Brygady Karpackiej. Samolotami tymi były w większości przypadków trzysilnikowe Savoia-Marchetti, występujące w dwóch odmianach SM-79 z 1936 r. i SM-84 z 1941 r. Wśród zestrzelonych przez artylerię przeciwlotniczą naszych okrętów walczących na Zachodzie samolotów nieprzyjacielskich (20 zestrzeleń pewnych, 10 prawdopodobnych) znajdowało się niewątpliwie kilka maszyn włoskich, jednak w dostępnych materiałach brak na ten temat ścisłych i jednoznacznych danych.

Mgr Zygmunt Haszczyc — Koszalin

ZNAKI LOTNICZE

Szanowna Redakcjo!

Jako autor artykułu „Znaki lotnicze" („Skrzydlata Polska", nry 32 i 33/1975), pragnę się ustosunkować do listów jakie zostały opublikowane na łamach tygodnika, a które dotyczyły wspomnianych artykułów — w szczególności drugiego.

1. Jan Oliwkowski („Znak lotniczy — to symbol" — „SP" nr 43/1975) zauważa: „Znak przynależności państwowej na samolocie dziś — to symbol jak bandera na okręcie". Całkowita zgoda! Tylko wychodząc z tego założenia — kolory i ich porządek, nolens volens, podlegają określonym regułom. Na marginesie — zdarzały się już w historii wypadki omyłkowego przedstawiania polskich barw jako czerwono-białych (zainteresowanych odsyłam do książki St. Russockiego, St. Kuczyńskiego i J. Willaume'a „Godło, barwy i hymn Rzeczypospolitej"). Współcześnie zresztą ten porządek barw (czerwono-biały) mają na swych flagach dwa państwa: Indonezja i Ks. Monaco. Na pewno, jak faktem jest rozkaz Nr 38 Sztabu Generalnego WP z 1 grudnia 1918 r., tak samo faktem jest, że ustanowił on nieprawidłowy porządek barw w lotniczej szachownicy (czerwono-biały) i to było właśnie główną tezą mojego artykułu.

2. Nad drugim listem T. Kowalskiego („W sprawie kolorów i rysunków" — „SP" Nr 42/1975) chciałbym zatrzymać się nieco dłużej. Czy sformułowanie z mojego artykułu: „W czwórdzielnym kwadratowym polu jest nawiązanie do dawnego godła Państwa Polskiego, jakieś skojarzenie z czwórgraniastą czapką krakuską czy rogatywką" — jest raczej wysoce niestosowne, jak to sugeruje p. Kowalski, zostawiam ocenie Czytelników. Naprawdę niestosowne natomiast wydaje się implikowanie, co miał na myśli por. pil. St. Stec (nieżyjący od 1921 r.) w chwili, gdy zmienił barwy na swym osobistym znaku na biało-czerwone. Tego nie dowiemy się nigdy, w każdym razie, pod żadnym pozorem nie odważyłbym się twierdzić ex cathedra, że: „zmiana dotyczyła kolorów Austrii, a nie podkreślała w tym okresie polskości".

Przepraszam, ale od kogo to niby p. Kowalski uzyskał taką informację, że tak pewnie ją ogłasza? Tym to dziwniejsze, że sam autor w publikowanym później własnym artykule „Godło i barwa w lotnictwie polskim" („SP", nr 47/1975), pisząc o krakowskim, warszawskim i lwowskim znaku lotniczym stwierdza: „Jedynym elementem wspólnoty było użycie kolorów: bieli i czerwieni". Mógłbym zadać pytanie: czy to też wpływ austriacki? Absolutnie nie zgadzam się z postawieniem sprawy, że: „trudno jest mówić o prawach heraldyki dla znaku powstałego samorzutnie i na bazie tradycji wojennej, dlatego rozważania „co by było gdyby... nie mają zastosowania do lotniczego znaku przynależności państwowej (w przypadku Polski...)"

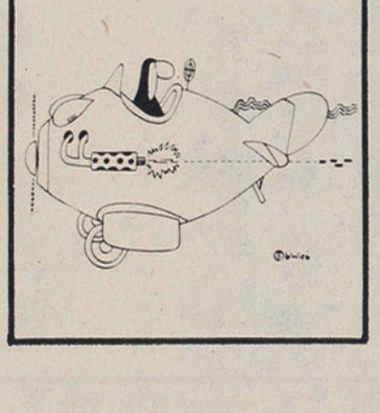
Mocno i pewnie to powiedziane, choć sprzeczności w tym bez liku.

Odpowiem zwięźle: gdzie występuje biel i czerwień w znaku przynależności państwowej polskiej, to nie to, że „trudno mówić o prawach heraldyki", tylko po prostu nie można i nie wolno pominąć tych praw — bez względu na to czy to się komuś podoba czy nie. Doprawdy wypadało już darować sobie tę pompatyczną „bazę tradycji wojennej", bo idąc tokiem myślowym p. Kowalskiego — por. pil. St. Stec zmienia swoją odznakę, przyjmując kolory Austrii, odznaka jako wzór spodobała się płk. Łossowskiemu i poleca jej modyfikację wprowadzić jako... — dalsze kontynuowanie byłoby już nietaktem. Nie warto na ogół dorabiać argumentów „na siłę". Zrozumienie, od kiedy rozkaz Sztabu Generalnego można traktować jako „samorzutne powstanie znaku", również przekracza moje możliwości, zaś to, że prawa heraldyki „nie mają zastosowania" i to akurat w przypadku Polski, uważam jedynie za osobiste zdanie autora listu. Ja pozostaję przy swoim.

Z szacunkiem

Jerzy Ryś

PS. Z zainteresowaniem czytam cykl „Godło i barwa w lotnictwie polskim" z ładną (i heraldycznie prawidłową) winietą. Za wytłumaczenie mi, co z tym tytułem ma wspólnego 6 odcinek, podający godła osobiste „asów" francuskich, niemieckich, austriackich i włoskich — byłbym nade wdzięczny.



KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA ISKRA

Jewgienij Zubow — ul. Lenina 89/4, Lwów 10, Ukraińska SRR. Jest długoletnim, stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Ma 24 lata, z zawodu technik lotniczy. Jego hobby to modele samolotów w skali 1:72 i 1:100. Chciałby korespondować z polskim czytelnikiem o podobnych zainteresowaniach. Dobrze czyta po polsku.

Vaclav Diviš — Markowa 9, 158 00 Praha 5-Jinonice, CSRS. Chciałby wymienić plastykowe modele samolotów produkcji CSRS na inne, w skali 1:72 i 1:48.

František Loskot — Špindlerova 1145, Ústí nad Orlicí, CSRS. Jest członkiem klubu zbieraczy modeli plastykowych samolotów zakładowej organizacji Svazarmu Česka Třebová město. Członkowie klubu chcieliby nawiązać korespondencję z podobnym klubem w Polsce lub z kimś o podobnych zainteresowaniach. Interesują się przede wszystkim historią lotnictwa.

H. Ustaw — Ehitajate-Tee-78-24, 200033 Tallin 33. Estońska SRR. Interesuje się lotnictwem wojskowym. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach. Oferuje: roczniki „Flieger Jahrbuch" 67, 71, 72, 73, 74, 75; „Reiseflugzuege", (Aerotyp); „Luftfahrt" (Lexicon); „1000 słów o samolocie i lotnictwie"; „Wozdusznyj flot Strany Sowietow"; „Flight" (1): „Flying" (7); numery „Modelarza", „Małego Modelarza" i „Techniki Młodzieży".

Andrzej Banasiak — ul. Hoża 5, 97-300 Piotrków Tryb. Poszukuje modeli plastykowych samolotów w skali 1:72 oraz „Małych Modelarzy" z planami samolotów.

Paweł Kolasa — ul. Szpitalna 10, 34-400 Nowy Targ. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej". Kolekcjonuje modele samolotów w skali 1:72 firm Airfix, Matchbox, Heller, Frog, które chętnie odstąpi w zamian za różnego rodzaju materiały lotnicze oraz inne modele samolotów w skali 1:72. Pragnie również nawiązać korespondencję z kolegą z CSRS.

Jan Swoboda — ul. Krakowska 11, 78-300 Świdwin. Poszukuje wielu książek lotniczych polskich autorów, za które ofiaruje numery „Małego Modelarza", plany modelarskie, IBiU, książki modelarskie.

Leszek Surmacz — ul. Husarska 10, 35-242 Rzeszów. Zamieni modele samolotów „Hurricane-IIC", „Lysander", „Defiant" na I-16, I-153 „Czajka" lub inne. Ofiaruje również książkę A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939".

Wojciech Gawrych — ul. Nowowiejska 4/10, 00-649 Warszawa. Poszukuje modeli plastykowych do sklejenia: samolotu An-2 produkcji NRD oraz szybowców produkcji polskiej. Oferuje modele samolotów w skali 1:32 i 1:72 produkcji firm zachodnich.

Jacek Goszczyński — ul. Chopina 18/4, 85-092 Bydgoszcz. Od wielu lat systematycznie prenumeruje „Skrzydlatą Polskę". Chciałby przekazać młodym entuzjastom lotnictwa kompletne roczniki naszego tygodnika. Dysponuje biblioteka o tematyce lotniczej. Pragnie również wymienić z innymi modelarzami modele samolotów plastykowych w skali 1:72.

Wojciech Chowaniec — ul. Kowaniec 9, 34-400 Nowy Targ. Poszukuje wielu modeli samolotów w skali 1:72 z okresu II wojny światowej.

Czesław Rekowski — Szembruk 86-322, woj. toruńskie. Ma 14 lat. Za modele samolotów z I i II wojny światowej ofiarowuje plastykowe modele samolotów pasażerskich firm zachodnich.

Mieczysław Adamczak — ul. L. Waryńskiego 51/5, 85-320 Bydgoszcz. Chciałby odstąpić sympatykom lotnictwa roczniki „Skrzydlatej": 1950, 1969, 1970—1972, 1973—1974, 1975 do nr 33.

Józef Schab z Mielca, jeden z bardziej uzdolnionych konstruktorów modeli motoszybowców zdalnie sterowanych, wicemistrz Polski w tej konkurencji z roku 1974. Zdjęcie: Leszek Wróblewski

ŚWIATOWE REKORDY MODELARSKIE

Stan na 1 stycznia 1976

Nr 1 — **W. Fiodorow, ZSRR.** w klasie F1B, czas lotu 1 h 41 min 32 s, 19.06.1964 r.

Nr 2 — **G. Czygliczew,** ZSRR, w klasie F1B, odległość 371,189 km, 1.07.1962 r.

Nr 3 — **W. Fiodorow,** ZSRR, w klasie F1B, wysokość 1732 m, 16.09.1964 r.

Nr 4 — **P. Motekajtis,** ZSRR, w klasie F1B, prędkość 144,9 km/h, 20.06.1971 r.

Nr 5 — **E. Kułakowski,** ZSRR, w klasie F1C, czas lotu 6 h 1 min, 06.08.1962 r.

Nr 6 — **E. Borysewicz,** ZSRR, w klasie F1C, odległość 378,756 km, 15.08.1952 r.

Nr 7 — **G. Lubuszkin,** ZSRR, w klasie F1C, wysokość 4152 m, 13.08.1947 r.

Nr 8 — **A. Dubiniecki,** ZSRR, w klasie F1C, prędkość 173,45 km/h, 25.06.1973 r.

Nr 9 — **A. Nazarow,** ZSRR, w klasie F1F (śmigłowce z napędem gumowym), czas lotu 33 min 26,7 s, 03.06.1968 r.

Nr 10 — **G. Pelegi,** Włochy, w klasie F1F (śmigłowce z napędem gumowym), odległość 5237,5 m, 03.08.1974 r.

Nr 11 — **G. Pelegi,** Włochy, w klasie F1F (śmigłowce z napędem gumowym), wysokość 598 m, 03.08.1974 r.

Nr 12 — **P. Motekajtis,** ZSRR, w klasie F1F (śmigłowce z napędem gumowym), 144,23 km/h, 12.06.1970 r.

Nr 13 — **S. Puriče,** Rumunia, w klasie F1F (śmigłowce silnikowe), czas lotu 3 h 12 min, 01.09.1965 r.

Nr 14 — **W. Titlow,** Węgry, w klasie F1F (śmigłowce silnikowe), odległość 91,491 km, 01.10.1963

Nr 15 — **S. Puriče,** Rumunia, w klasie F1F (śmigłowce silnikowe), wysokość 3750 m, 24.09.1963 r.

Nr 16 — **A. Pawłow,** ZSRR, w klasie F1F, (śmigłowce silnikowe), prędkość 116,12 km/h, 20.9.1970 r.

Nr 17 — **M. Milutinovič,** Jugosławia, w klasie F1A, czas lotu 4 h 58 min 10 s, 15.05.1960 r.

Nr 18 — **Z. Taus,** CSRS, w klasie F1A, odległość 310,33 km, 31.03.1962 r.

Nr 19 — **G. Benedek,** Węgry, w klasie F1A, wysokość 2364 m, 23.05.1948 r.

Nr 20 — **L.Giertz,** USA, w klasie F3A, czas lotu 14 h 29 min 51 s, 5—6.05.1974 r.

Nr 21 — **R. Weber,** USA, w klasie F3A, odległość 428 km, 16.08.1975 r.

Nr 22 — **M. Hill,** USA, w klasie F3A, wysokość 8208 m, 06.09.1970 r.

Nr 23 — **W. Gokusz** i **W. Miakinim,** ZSRR, w klasie F3A, prędkość 343,92 km/h, 21.9.1971 r.

Nr 24 — **W. Miakinin,** ZSRR, w klasie F3B (szybowce zdalnie kierowane), czas lotu 25 h 44 min 08 s, 30.09.—1.10.1973 r.

Nr 25 — **J. Hiner,** USA, w klasie F3B (szybowce zdalnie kierowane), odległość 51,28 km, 24.05.1975 r.

Nr 26 — **R. Smith,** USA, w klasie F3B (szybowce zdalnie kierowane), wysokość 1521 m, 02.09.1968 r.

Nr 27 — **McDonald,** USA, w klasie F2A do 2,5 cm³, prędkość 273,66 km/h, 04.05.1963 r.

Nr 28 — **McDonald,** USA, w klasie F2A do 5 cm³, prędkość 288,95 km/h, 15.11.1964 r.

Nr 29 — **A. Kuzniecow,** ZSRR, w klasie F2A, do 10 cm³, prędkość 316 km/h, 30.09.1962 r.

Nr 30 — **L. Lipiński,** ZSRR, w klasie F2A, z silnikiem odrzutowym, prędkość 395,64 km/h, 6.12.1971 r.

Nr 31 — **R. Weber,** USA, w klasie F3A, odległość w obwodzie zamkniętym 363 km, 14.06. 1975 r.

Nr 32 — Kat. I do 8 m — **T. Vallee,** USA, w klasie F1D, długotrwałość 22 min 45 s, 22.08. 1975 r.

Nr 32 — Kat. II 8—15 m — **J. Kalina,** CSRS, w klasie F1D, długotrwałość 30 min 07 s, 26.08.1970 r.

Nr 32 — Kat. III 15—30 m — **EDWARD CIAPAŁA, POLSKA,** w klasie F1D, długotrwałość 33 min 34 s, 19.08.1973 r.

Nr 32 — Kat. IV do 30 m — **K. Rieckie,** RFN, w klasie F1D, długotrwałość 45 min 40 s, 22.09.1962 r.

Nr 33 — **Ł. Ałdoszin,** ZSRR, w klasie F3B, (szybowce zdalnie kierowane) prędkość 182,25 km/h, 20.09.1971 r.

Nr 34 — **Ł. Ałdoszin,** ZSRR, w klasie F3B, (szybowce zdalnie kierowane) odległość na bazie 522 km, 24.10.1974 r.

Nr 35 — **H. Pällmann,** RFN, w klasie F3C (śmigłowce zdalnie kierowane) czas lotu 1 h 45 min, 13.07.1974 r.

Nr 36 — **N. Rambo** III, USA, w klasie F3C (śmigłowce zdalnie kierowane, odległość 2509,87 km, 26.01.1974 r.

Nr 37 — **H. Pällmann,** RFN, w klasie F3C, (śmigłowce zdalnie kierowane), wysokość 1058 m, 31.07.1974 r.

Nr 38 — nie obsadzony

Nr 39 — **D. Schlüter,** RFN, w klasie F3C (śmigłowce zdalnie kierowane), odległość na bazie 11,5 km, 20.06.1970 r.

Nr 40 — **W. Fiodorow,** ZSRR, w klasie F1B hydro, czas lotu 1 h 41 min 32 s, 19.06.1964 r.

Nr 41 — **G. Czygliczew,** ZSRR, w klasie F1B hydro, odległość 371,189 km, 01.07.1962 r.

Nr 42 — **W. Fiodorow,** ZSRR, w klasie F1B hydro, wysokość 1732 m, 19.06.1964 r.

Nr 43 — **P. Motekajtis,** ZSRR, w klasie F1B hydro, prędkość 144,9 km/h, 20.06.1971 r.

Nr 42 — **E. Kułakowski,** ZSRR, w klasie F1C hydro, czas lotu 6 h 1 min, 06.08.1952 r.

Nr 45 — **M. Sulc,** CSRS, w klasie F1C hydro, odległość 15 700 m, 04.10. 1973 r.

Nr 46 — **M. Sulc,** CSRS, w klasie F1D hydro, wysokość 1960 m, 04.10. 1973 r.

Nr 47 — **A. Dubiniecki,** ZSRR, w klasie F1C hydro, prędkość 173,45 km/h, 25.06.1973 r.

Nr 48 — **W. Kaiser,** Afryka Płd., w klasie F3A hydro, czas lotu 6 h 18 min 17 s, 15.4.1972 r.

Nr 49 — **R. Reed,** USA, w klasie F3A, hydro, odległość w linii prostej 133,875 km, 26.02.1972 r.

Nr 50 — **H. Hill,** USA, w klasie F3A hydro, wysokość 5651 m, 03.09.1967 r.

Nr 51 — **W. Gokusz** i **W. Miakinin,** ZSRR, w klasie F3A hydro, prędkość 294,98 km/h, 25.9.1971 r.

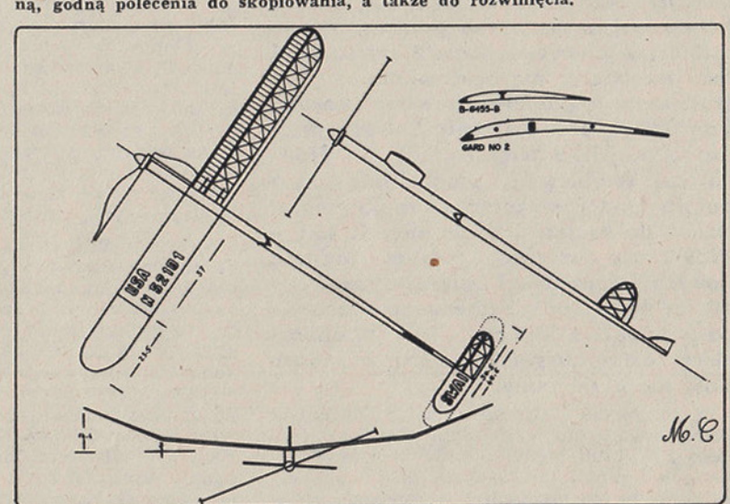
Nr 52 — **C. Peterson,** USA, w klasie F3A hydro, odległość na bazie 246 km, 14.09.1975 r.

WYCZYNOWY MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Klasycznym i w dalszym ciągu trudnym do budowy i osiągania dobrych wyników jest model klasy „Wakefield". Istnieje spora ilość kierunków, rzec można nawet „szkół" budowy tego typu modeli. Jedni zatem są zwolennikami długich kadłubów, inni krótkich. Jedni uznają profile supercienkie, inni nieco grubsze. Przykładów można by podać znacznie więcej. Model, którego planik przedstawiamy, jest dziełem Amerykanina Johna Davisa, uczestnika zeszłorocznych mistrzostw świata w Bułgarii. Model jego wzorowany jest na „szkole" duńskiej. Ma stosunkowo duże ramię statecznika, a poza tym dwa różnej rozpiętości stateczniki poziome, które stosowano w zależności od warunków atmosferycznych. Skrzydła modelu o cienkim profilu zaopatrzone były w dwa turbulatory, utworzone z dwóch nici naklejonych na grzbiecie skrzydeł w odległości 7 i 22% głębokości płata.

Model wykonano całkowicie z balsy. Uwagę jak zwykle w tego typu modelach zwraca śmigło. Ma ono dużą średnicę 830 mm i dwie składane łopaty.

Wydaje się, że model Davisa jest w pewnym sensie konstrukcją optymalną, godną polecenia do skopiowania, a także do rozwinięcia.



Gabriel Salvez-Wróblewski

samolot pancerny

BRACI WRÓBLEWSKICH

Pierwszy jednopłat braci Wróblewskich na lotnisku Le Bron w Amberieu, w lecie 1912 r. Za sterem samolotu Gabriel Wróblewski, w drugiej kabinie — mechanik Joseph Genevois.

Wszystkie zdjęcia i rysunki ze zbiorów Jerzego B. Cynka

Dla historyków lotnictwa „samolot pancerny" braci Wróblewskich (zbudowany we Francji) pozostawał dotąd konstrukcją bliżej nie znaną. Oprócz lakonicznych wzmianek w ówczesnej prasie francuskiej, a następnie polskiej, o jego rozbiciu w pierwszym locie 2 marca 1914 roku nic więcej nie było wiadomo. Poszukiwania w archiwach i bibliotekach francuskich pod hasłami: Salvez (przybrane nazwisko Wróblewskich we Francji) czy Wróblewski, prowadzone przez autora podczas kompletowania materiałów do książki „Polish Aircraft 1893—1939", nie przyniosły niestety żadnych nowych informacji. Dopiero obecnie, w 60 lat po wypadku, tajemnica otaczająca konstrukcje lotnicze braci Wróblewskich została wyświetlona i to w sposób dość nie oczekiwany.

Wspomnienia Alfreda Thenoz dotyczące dzieciństwa Antoine de Saint-Exupery, jednego z wybitniejszych pilotów i pisarzy lotniczych Francji (znanego m. in. z pionierskich lotów na szlakach 1 Aeropostale w Afryce i Ameryce Płd. oraz z wielkich lotów rajdowych i wyczynowych; jego dzieciństwu poświęcony jest Tom 69 Przeglądu Lotnictwa Francuskiego „Icare", który przedstawia jednoplatowiec Berthaud-W i 12-letniego Antoine na okładce), ujawniły, że ów słynny lotnik odbył swój pierwszy lot w życiu jako 12-letni chłopiec w kabinie jednopłatowca Berthaud-W, pilotowanego przez Gabriela Wróblewskiego, w końcu lipca 1912 r.[1]) Wiadomość ta, pozwalająca skojarzyć nazwisko Berthauda z Salvez-Wróblewskimi, rzuca nowe światło na osiągnięcia tych zapomnianych pionierów i prowadzi do rewelacji odkrywających nowe karty we wczesnych dziełach polskiej lotniczej myśli konstruktorskiej.

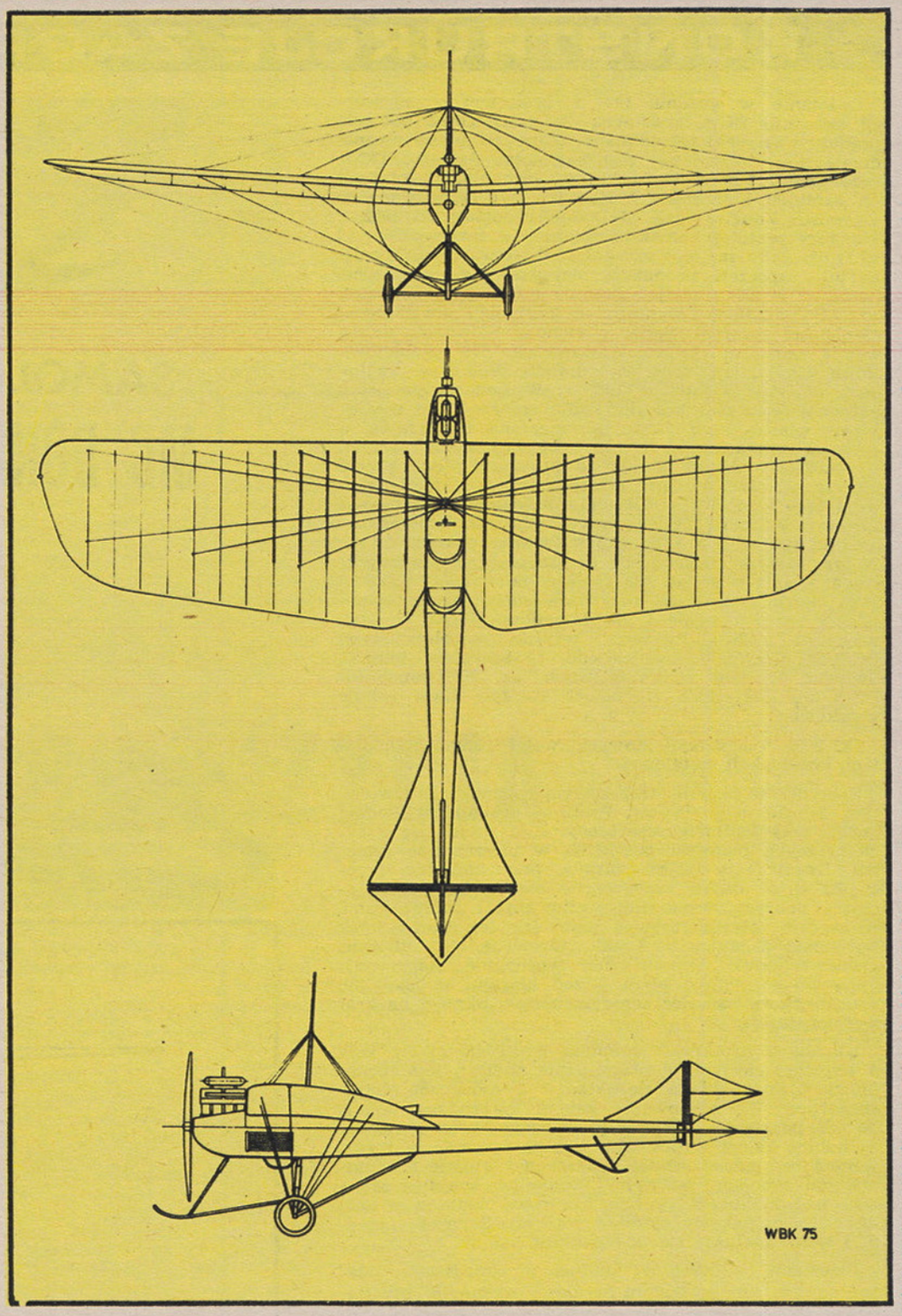
W latach 1910-11 na terenach Amberieu kilku przemysłowców i przedsiębiorstw z pobliskiego Lyonu zaangażowało się w budowę samolotów różnych typów. W większości były to konstrukcje mało udane, nie wszystkie z nich zostały ukończone, a tylko nieliczne dokonały kontrolowanych lotów. Wśród tych ostatnich najbardziej udaną i awangardową konstrukcją okazał się metalowy jednopłatowiec Berthaud-W (W — jak Wróblewski). M. Berthaud, właściciel fabryki w Lyon-Villeurbanne, zapragnął spróbować szczęścia w modnej wówczas dziedzinie lotniczej i pozyskał dla swej nowej firmy, Amberieu-Aviation, współpracę braci Wróblewskich — Polaków osiadłych we Francji. Zaproponował on Piotrowi Wróblewskiemu, uważanemu za jednego z najzdolniejszych inżynierów w Lyonie, projektowanie i opracowywanie kostrukcji samolotowych, a jego bratu Gabrielowi — uczącemu się wówczas latać, oblatywanie tychże maszyn i pomaganie Piotrowi.

Piotr Wróblewski wysunął niezmiernie śmiały projekt jednopłatowca dwumiejscowego o szkielecie całkowicie stalowym. Mimo wątpliwości ówczesnych rzeczoznawców czy konstrukcja taka, ze względu na wygórowaną masę, wykaże się własnościami lotnymi i wyczynami porównywalnymi z płatowcami konwencjonalnymi (i co ważniejsze, czy uda się uzyskać nań zamówienia), Berthaud zaaprobował wykonanie samolotu. Budowę jego rozpoczęto w początkach 1911 r. w hangarze Amberieu-Aviation, stojącym dokładnie w tym miejscu, gdzie obecnie znajduje się wjazd do Bazy Francuskiego Lotnictwa Wojskowego Nr 278[2]). Berthaud-W, wyposażony w czterocylindrowy silnik rzędowy Aviatic o mocy 70 KM, wzniósł się po raz pierwszy w powietrze w sierpniu 1911 r.[3]), wykazując dobrą stateczność i całkowicie poprawne własności lotne.[4])

Był to jednopłatowiec stalowy stosunkowo dużych rozmiarów, robiący wrażenie konstrukcji dobrze przemyślanej, mocnej i trwałej, charakteryzujący się wybitnymi czystymi liniami. Skrzydła jego, o umiarkowanym wzniosie, usztywnione były stalowymi cięgnami biegnącymi do wysokiego masztu na kadłubie i do elementów podwozia. Kadłub o przekroju rombowym mieścił dwa miejsca ustawione w tandem. Usterzenie, jak i podwozie, oparte było na zmodyfikowanym systemie Antoinette z tym, że koła i płoza środkowa były zawieszone przegubowo na amortyzatorach.[5]) Rozpiętość skrzydeł wynosiła — 13,50 m, długość całkowita — 10,50 m, powierzchnia nośna — 32 m². Masa własna — 420 kg, użyteczna — 300 kg, całkowita — 720 kg. Prędkość max. — 115 km/h.[6])

Berthaud-W był wystawiony na III Saloniej Żeglugi Powietrznej w Grand Palais w Paryżu, otwartym 16 grudnia 1911 r. przez prezydenta Francji Armanda Fallieres. Tak więc rok 1911 stał się podwójnym debiutem polskiej myśli konstruktorskiej na tej własnej imprezie międzynarodowej, gdyż obok jednopłatowca Piotra Wróblewskiego na salonie tym znalazł się także dwupłatowiec dra Bronisława Bronisławskiego, który wzbudził wielkie zainteresowanie specyficznym sposobem sterowania. Berthaud-W pokazany w Paryżu posiadał nie pokrytą tylną część kadłuba. Jak wynika z późniejszej fotografii i informacji prasowych, samolot ten przeszedł drobne modyfikacje w 1912 r., otrzymując całkowite pokrycie kadłuba oraz nowy, lżejszy 4-cylindrowy silnik rzędowy Labor o mocy 70 KM. Samolot wykonał wiele udanych lotów, pilotowany głównie przez Gabriela Wróblewskiego, który otrzymał oficjalną licencję pilota (Brevet Nr 891) 26 czerwca 1912 r. W tymże roku Piotr Wróblewski opracował wersję rozwojową maszyny z silnikiem rotacyjnym Gnome, której budowa została zaniechana na korzyść bardziej zaawansowanego trzeciego typu.

W 1913 r. Francja zaczęła rozbudowywać lotnictwo wojskowe i lotnisko w Amberieu stawało się coraz bardziej znane jako lotnisko wojskowe Le Bron. Komisja Lotnicza Armii przygotowała warunki techniczne dla samolotów wojskowych przewidzianych dla powstającej Service Aeronautique, m. in. na dwumiejscowy samolot opancerzony. Piotr Wróblewski, na którego stalową maszynę armia zwróciła już uwagę, postanowił skonstruować nowy typ, spełniający wymagania komisji w tej ostatniej, najambitniejszej kategorii. Samolot zachował charakterystykę podobą do pierwszego jednopłatowca W, ale został przystosowany do czterocylindrowego silnika rzędowego Dansette-Gillet o mocy 120 KM i otrzymał pancerz. Francuska prasa lotnicza z pierwszej połowy 1914 r. wspomina o budowanych w tajemnicy nowych samolotach wojskowych, których „najważniejsze części pokryte są płytami ze stali chromoniklowej, grubości 2,5 mm". Samolot Wróblewskiego był niewątpliwie jednym z nich.

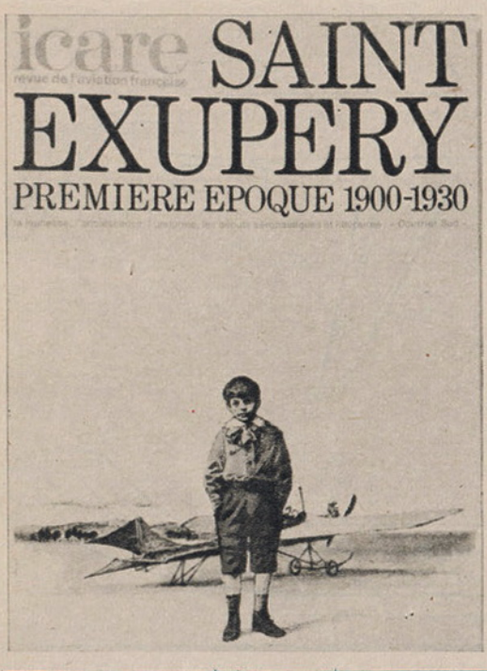


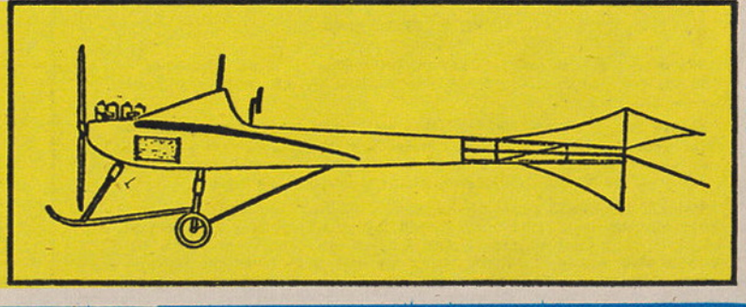
Budowę jednopłatowca pancernego Wróblewskiego podjęto w Amberieu w największej tajemnicy jesienią 1913 r., nie czekając na wiążącą decyzję Komisji Lotniczej Armii. W końcu lutego 1914 r. samolot był gotów do lotu, a oficjalne zamówienie Armii mało być podpisane w początkach marca. Pierwszy lot wykonany 2 marca 1914 r. z lotniska Le Bron zakończył się jednak tragicznie. Wkrótce po starcie maszyna runęła na skraj lotniska z wysokości ok. 30 m. Ówczesne raporty prasowe mówią o urwaniu się skrzydła w locie. Piotr Wróblewski, siedzący w tylnej kabinie, poniósł śmierć na miejscu. Gabriel pilotujący samolot, zmarł w drodze do szpitala w Amberieu. Katastrofa ta położyła kres linii rozwojowej niezmiernie ciekawych jednopłatowców stalowych typu W, których historia wnosi nową i ważką pozycję do wczesnych dziejów lotnictwa polskiego.

JERZY B. CYNK

---

[1]) „Icare", tom 69, str. 78
[2]) „Icare", tom 69, str. 219
[3]) „The Aeroplane", 29.12.1911, str. 712
[4]) „Icare", tom 69, str. 78
[5]) „The Aero", 1.1912, str. 13, „The Aeroplane", 29.12.1911, str. 712
[6]) „l'Aerophile", 15.1.1912, tabele paryskie.

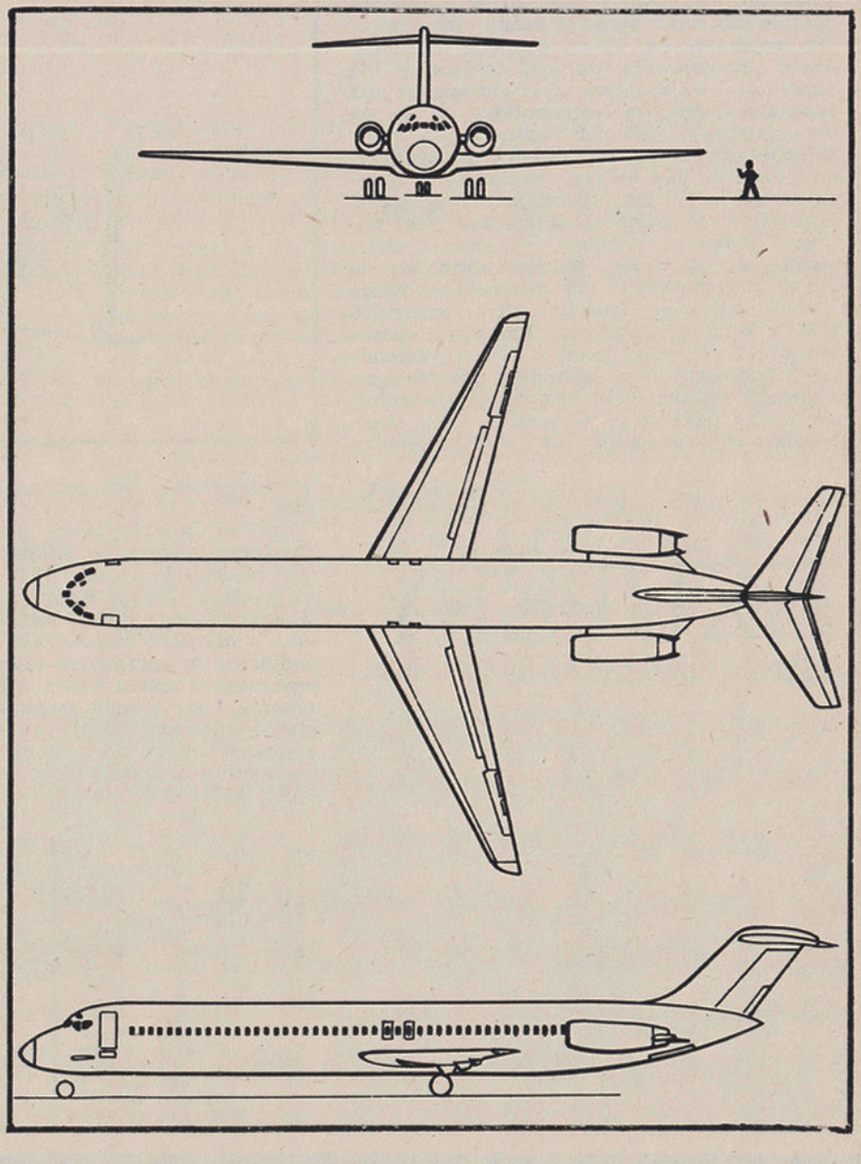




Rysunek techniczny samolotu braci Wróblewskich opracował Wacław B. Klepacki (powyżej). Okładka „Icare" Przeglądu Lotnictwa Francuskiego, tom 68 (po lewej) przedstawia Antoine de Saint Exupery'ego na tle jednopłata braci Wróblewskich. Ówczesny rysunek pierwszego jednopłata braci Wróblewskich, wykonany w czasie Salonu Paryskiego w 1911 r. (z prawej).

SAMOLOT PASAŻERSKI

MC DONNELL - DOUGLAS DC-9/50



Oblatanie w grudniu 1974 r. prototypu nowej wersji samolotu DC-9, tzw. serii 50, a następnie podjęcie produkcji seryjnej tej odmiany, stanowiło ukoronowanie długiej linii rozwojowej tego samolotu. Samolot DC-9, przeznaczony do zastosowania w komunikacji lotniczej na krótkich i średnich dystansach był opracowany w wytwórni Douglas (dziś McDonnell-Douglas) od 1962 r. Pierwszy prototyp samolotu oblatano w lutym 1965 r. i w tymże roku samolot uzyskał świadectwo typu. Wkrótce też rozpoczęto produkcję pierwszej serii oznaczonej liczbą 10. W 1966 r. podjęto produkcję nowej odmiany serii 30 („SP" nr 9/1974) o wydłużonym kadłubie i powiększonej rozpiętości skrzydeł. Seria ta stanowi najpopularniejszą wersję samolotu (wyprodukowano ok. 500 samolotów). Nowa wersja, tzw. seria 40 z jeszcze dłuższym kadłubem, oblatana została w 1967 r. W tym samym roku powstała seria 20 z krótkim kadłubem serii 10 i wydłużonym płatem serii 30/40, przeznaczona dla krajów o gorącym klimacie lub lotnisk położonych na dużych wysokościach. Nowa wersja 50 posiada kadłub jeszcze dłuższy niż seria 40. Jest to chyba już ostatni etap rozwoju tego samolotu w kierunku zwiększenia liczby pasażerów. W czasie 10 lat rozwoju długość kadłuba samolotu wzrosła z 31,8 do 40,3 m, a więc o 8,5 m (27%). W tym samym czasie liczba miejsc pasażerskich zwiększona została z 90 do 139 czyli o 49, a więc o ponad 50%. Nowa wersja jest oczywiście nowocześniej wyposażona niż poprzednie i ma zmienione silniki, o ciągu większym o 30%. Pierwsze seryjne samoloty typu DC-9/50 otrzymało szwajcarskie towarzystwo lotnicze Swissair. Ogółem wyprodukowano ok. 900 samolotów DC-9 we wszystkich odmianach (w tym dwie wersje wojskowe).

DC-9/50 jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie trapezowym posiadają niewielki skos 24° na 25% cięciwy. Profil o grubości względnej 11,6%, przy kadłubie odwrócony. Płat składa się z symetrycznych połówek, łączonych w płaszczyźnie symetrii. Konstrukcja trójdźwigarowa przy kadłubie, przechodzi w skrajnych częściach w dwudźwigarową. Pracujące pokrycie wzmocnione nitowanymi podłużnicami. Krawędzie spływu zarówno płata jak też klap i lotek wykonano z laminatu. Lotki sterowane hydraulicznie. Dwuszczelinowe, hydraulicznie wychylane klapy, zajmują 2/3 rozpiętości płata. Przed klapami umieszczono 3-segmentowe hamulce aerodynamiczne. Skrzela na krawędzi natarcia.

Kadłub o przekroju złożonym z dwóch łuków koła o wspólnej cięciwie w płaszczyźnie podłogi, jest ciśnieniowy. Załoga składa się tylko z 2 osób, nie licząc stewardes. Klimatyzowana kabina pasażerska mieści do 139 pasażerów. Wejście przez drzwi z lewej strony za kabiną załogi wyposażone jest na życzenie w wysuwane i rozkładane schody. Dodatkowe wyjście z opuszczanymi schodami w stylu „Caravelle" znajduje się z tyłu pod kadłubem (wersje towarowe mają z przodu duży luk ładunkowy szerokości 3,5 m). Bagażnik przedni i tylny znajduje się pod podłogą kabiny.

Usterzenie wolnonośne, skośne, w układzie T. Statecznik poziomy o lekkim wzniosie ujemnym, przestawiany hydraulicznie. Ster wysokości sterowany ręcznie, przy pomocy klapek sterujących (serwo). Ster kierunku sterowany hydraulicznie. Krawędzie spływu sterów wykonane z laminatu.

Podwozie trójzespołowe o wszystkich zespołach dwukołowych, chowane całkowicie w locie (hydraulicznie). Koła przednie sterowane. Hamulce na głównych kołach wyposażone w automaty przeciwpoślizgowe.

Napęd stanowią dwa dwuprzepływowe silniki turboodrzutowe Pratt-Whitney JT8D-17 o ciągu 7250 kG każdy, zabudowane z boków tylnej części kadłuba. Silniki są wyposażone w odwracacze ciągu. Paliwo mieści się w integralnych zbiornikach skrzydłowych o łącznej pojemności 14 000 l.

(J.S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,47 m, długość — 40,72 m, wysokość — 8,38 m, pow. nośna — 93 m², wydłużenie — 8,8, wymiary kabiny — 21,3 x 3,1 x 2,1 m.

Masy: Masa własna (eksploatacyjna) — 29,480 kg, masa całkowita (startowa) — 54 880 kg, masa do lądowania (dopuszczalna) — 49 860 kg, ładunek max. — 15 000 kg, obciążenie pow. (max.) — 590 kg/m², obciążenie ciągu (max.) — 3,8 kg/kG.

Osiągi: Prędkość przelotowa max. (7600 m) — 900 km/h, prędkość ekonomiczna (10 000 m) — 860 km/h, wznoszenie — 14,5 m/s, zasięg z max. ładunkiem — 2360 km, zasięg z max. paliwem (ładunek 9700 kg) — 4500 km, start na 10,7 m — 2360 m, lądowanie — 1440 m.

16 lutego, zgodnie z planem, zakończył się program wspólnego lotu bezzałogowego statku kosmicznego „Sojuz-20" i stacji „Salut-4". Przypomnieć warto, że radziecki statek kosmiczny „Sojuz-20" został wprowadzony na orbitę okołoziemską 17 listopada ub. r., a 26 grudnia połączył się ze stacją kosmiczną „Salut-4", umieszczoną w Kosmosie 26 grudnia 1974 r.

16 lutego przeprowadzono operację rozłączenia obu statków. W określonym czasie uruchomione zostały silniki hamujące i „Sojuz-20", dokładniej jego podzespół lądujący, został skierowany na tor wiodący do wyznaczonego rejonu lądowania. Stacja „Salut-4" kontynuuje lot. Jak wynika z pierwszych doniesień, podczas wspólnego lotu obu obiektów uzyskano ważne wyniki w zakresie badania i sprawdzenia konstrukcji obu statków oraz ich systemów pokładowych.

Prasa radziecka donosi o wynikach uzyskanych dzięki informacjom przekazanym przez dwa próbniki wenusjańskie „Wenus-9 i 10". Próbniki te osiągnęły orbity planety Wenus, a ich podzespoły lądujące przekazały na Ziemię po raz pierwszy w historii kosmonautyki zdjęcia powierzchni planety. Na podstawie analizy promieniowania gamma skał Wenus, ustalono zawartość znajdujących się w nich naturalnych pierwiastków radioaktywnych: potasu, toru i uranu.

W przededniu XXV Zjazdu KPZR oddano do użytku w Związku Radzieckim największy na świecie teleskop. Twórcy teleskopu i budowniczowie obserwatorium otrzymali od sekretarza generalnego KPZR Leonida Breżniewa list z serdecznymi pozdrowieniami. 16 lat temu podjęto decyzję budowy teleskopu-giganta o średnicy zwierciadła sześć metrów. O tym jak niezwykłe to było przedsięwzięcie może świadczyć fakt, że gdy ustalono założenia budowy, największy teleskop radziecki, jeden z większych w Europie, miał zwierciadło o średnicy 2,60 m. Ponadto — dochodzi trudność wykonania wielkiego zwierciadła, którego — co prawda, „sprawność" wzrasta do kwadratu średnicy, ale za to złożoność budowy wzrasta do trzeciej potęgi. Aby podołać ogromnemu zadaniu, doktor nauk technicznych B. Joannisjani zbudował w leningradzkim ośrodku optycznym model teleskopu w podziałce 1:10. Model ten umożliwił sprawdzenie działania poszczególnych podzespołów i rozwiązanie nowych zagadnień, zarówno technicznych jak i naukowych. 70-tonowy blok szklany przygotowywano przez dwa lata. Polerowanie sześciometrowego zwierciadła było także zadaniem samym w sobie. Przecież dokładność obowiązywała do jednej dziesiątej milimetra. Gdy już dosłownie wszystkie podzespoły były gotowe, pojawił się nowy problem — transport giganta na miejsce przeznaczenia. I z tym zadaniem uporano się — konstrukcja dotarła w częściach do obserwatorium astrofizycznego Akademii Nauk w Karaczajewie — Czerkiejsi. Gotowe zwierciadło teleskopu waży 42 tony. Nowy teleskop umożliwi obserwację gwiazd bardzo odległych, jak mówią astronomowie 23 wielkości, a zatem bardzo słabo świecących.

I jeszcze jedna informacja z ZSRR. 16 lutego na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego sztucznego satelitę „Kosmos-804". Satelita ten obiega Ziemię, po orbicie której apogeum wynosi 698 km, a perigeum 149 km. Czas obiegu 92,8 min.

Interesujący przykład wykorzystania techniki kosmicznej na Ziemi warto odnotować na podstawie doniesień z wielkiego placu budowy rurociągu na Alasce. Otóż specjaliści amerykańscy zastosowali system utrzymania stałej temperatury przy rurociągu naftowym taki sam, jaki pracował na pokładzie stacji kosmicznej „Skylab". Dzięki temu niezależnie od wahań temperatury powietrza 112 tysięcy czujników ustawionych wzdłuż budowanego rurociągu zapewni sprawne działanie systemu transportu ropy naftowej. Do napędu zaś pomp wykorzystano silniki... lotnicze, odrzutowe Rolls-Royce.

P.E.

TRANSPORT

■ **Francuskie** towarzystwo komunikacji krajowej „Air Inter" przewiozło w roku ubiegłym 4,6 mln pasażerów (o 11% więcej niż w 1974), osiągając przeciętnie 65% zapełnienia miejsc. Loty „Air Inter", dzięki daleko posuniętej automatyzacji (kat. III ICAO), odznaczają się dużą regularnością i punktualnością. Mimo znacznej ilości linii deficytowych, towarzystwo zamknęło rok ubiegły niewielkim zyskiem.

■ **O dużym rozwoju** lotniczej komunikacji wewnętrznej w krajach zachodnioeuropejskich świadczy także duża liczba miast objętych siecią regularnych linii. W Wielkiej Brytanii jest ich 66, we Francji — 65, we Włoszech — 53.

■ **Przez zastosowanie** samolotów krótkiego startu DHC-6, korzystających z lotnisk położonych blisko centrum miasta, czas podróży z Montrealu do Ottawy (180 km) wraz z dojazdami dało się ograniczyć do 75 minut. Podróż samolotem klasycznym, startującym z normalnych lotnisk, trwa na tej trasie 120 minut, autem — 140, a koleją 145 min.

■ **Wprowadzenie** przez „British Airways" na linii Londyn — Glasgow lotów wahadłowych bez rezerwacji spowodowało już w pierwszym roku wzrost liczby pasażerów o 25%. W lecie br. BA zastosuje ten system lotów na linii z Londynu do Edynburga, a w niedalekiej przyszłości ma zamiar latać tym systemem do Paryża, Brukseli i Amsterdamu.

■ **Projektowane,** nowe normy hałasu w USA wyeliminowałyby z ruchu w ciągu najbliższych sześciu lat takie samoloty jak B-707, DC-8, B-727, B-737 i DC-9, jeśli do tego czasu samoloty tych typów nie zostałyby wyposażone w bardziej ciche silniki.

■ **W bieżącym** 5-leciu nakłady na lotniska wzrosną w Czechosłowacji o 50%. Przewiduje się m. in. dalszą rozbudowę i modernizację portu lotniczego Pragi w Ruzynie przez wydłużenie o 900 m drogi startowej istniejącej i budowę nowej, długości 3000 m, rozbudowę dworca pasażerskiego, zwiększenie powierzchni pomieszczeń technicznych i administracyjnych itp. Port w Ruzynie, który w roku ubiegłym obsłużył 2 mln pasażerów, ma mieć w roku 1980 zdolność przepustową zwiększoną prawie dwukrotnie.

■ **ICAO** utworzyła bank informacji o portach lotniczych świata, obejmujący 1050 obiektów. Oprócz aktualnych, systematycznie uzupełnianych, bank zawiera także dane odnoszące się do zamierzeń na lata 1980 i 1985. Zarejestrowane w komputerze informacje są dostarczane zainteresowanym w postaci druków lub taśm magnetycznych.

■ **Dzięki** szerszemu stosowaniu symulatorów lotu, pozwalających na wprowadzanie samolotu ..w stan niebezpieczeństwa bez niebezpieczeństwa", we francuskim ośrodku szkoleniowym Aéroformation został ograniczony czas lotów szkolnych na aerobusie A-300 do 4,5 godz., a na „Concorde" do 7 godz. Pietnaście lat temu przeszkolenie pilota na „Caravelle" odbywało się po 12—15 godzinach lotu. (o)

SPORT

■ **Intensywne** próby w locie przechodzi motoszybowiec M-17 zbudowany w CSRS. Wyposażony w czterocylindrowy silnik Walter-Mikron-4 może być użyteczny w podstawowym szkoleniu silnikowym, a także szybowcowym. Konstruktorem motoszybowca jest inż. J. Matejczek.

■ **Anglik** James Brennig planuje niezwykły przelot nad Himalajami w kabinie swego jednomiejscowego szybowca „Cirrus" z pomocniczym silnikiem. Zamierza w locie silnikowym dotrzeć do najkorzystniejszej strefy noszeń i następnie z wyłączonym silnikiem żaglować ponad Annapurną. Zdaniem pilota, nad Himalajami panują korzystne warunki do lotu szybowcowego. James dwa lata temu studiował na miejscu możliwości wykonywania lotów nad Himalajami i wykrył chmury, które nazwał „cumulusopodobnymi". Lot w rejon powstawania ewentualnych noszeń i rozszyfrowanie warunków meteorologicznych jest niejako celem głównym wyprawy, która przewidziana została w najbliższym miesiącu. Niewykluczone, iż jeśli tylko dopiszą warunki atmosferyczne, wyprawa nad Himalaje może być uwieńczona powodzeniem. Jak wynika z najnowszych doniesień prasy brytyjskiej, wyprawa szybowcowa uzyskała zezwolenie rządu Nepalu.

Z LOTU PO ŚWIECIE

PRZEMYSŁ

■ **W Brazylii** zbudowano prototyp 6-osobowego samolotu z kabiną ciśnieniową. Samolot ma oznaczenie EMB-121 i powstał w zakładach Embraer w zespole kierowanym przez inż. Guido Pesotti. W tychże zakładach budowany jest 20-osobowy samolot transportowy EMB-124, którego pierwsze loty przewidziane są w roku 1977.

■ **W zakładach** McDonnell-Douglas trwają prace projektowe nad naddźwiękowym samolotem transportowym ze skrzydłami o układzie delty. Rozpiętość skrzydeł ma wynosić 41,3 m, długość 94,5 m, a masa startowa około 340 t.

■ **W Indiach** opracowywana jest nowa wersja samolotu do szkolenia początkowego. Ma nim być HPT-32, który wprowadzony zostanie do szkół lotniczych w roku 1980.

■ **Aferą** stulecia można nazwać niezwykły skandal łapówkowy, który poruszył opinię społeczną w USA i innych państw. Znane zakłady Lockheed w celu zapewnienia sobie korzystnych kontraktów i uzyskiwania zamówień przekazywały wielkie sumy pieniędzy niektórym politykom zachodnim i innym osobom decydującym o zakupie tego lub innego samolotu. Sprawą zajęła się komisja senacka w USA. Na razie wiadomo, że dwaj prezesi firmy Lockheed podali się do dymisji, a wielu polityków w RFN, Japonii i Holandii wyjaśnia przed swoimi rządami kulisy niezwykłej afery.

■ **Jak wynika** z informacji agencyjnych, rząd Hiszpanii zainteresowany jest zakupem samolotów transportowych Airbus A-300.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fèdèration Aèronautique Internationale w Paryżu (FAI).

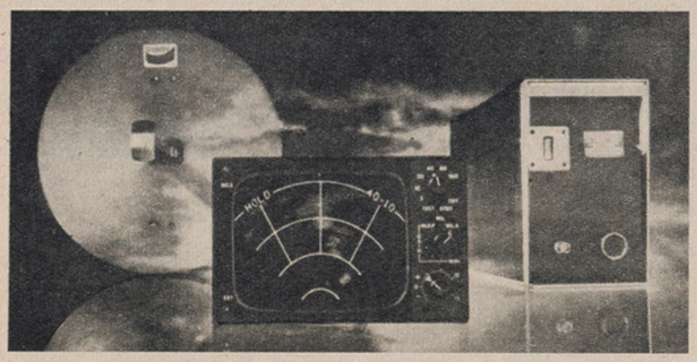
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9
ul. Kazimierzowska 52,

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

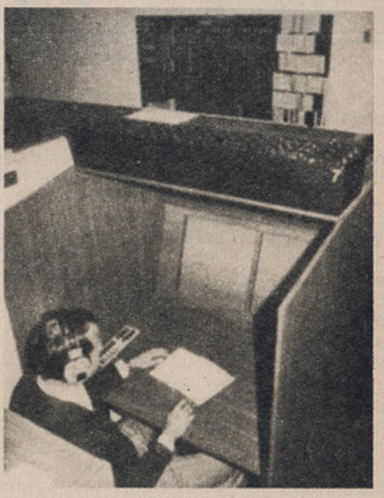
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocza roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 27.II.1976 r. Zam. 162. J-44.
INDEKS 37606

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



POKŁADOWY RADIOLOKATOR METEOROLOGICZNY

Rozwój techniczny pokładowych radiolokatorów meteorologicznych doprowadził do pojawienia się małych lekkich urządzeń tego rodzaju. Przykładem może być radiolokator RDR-150 o masie całkowitej poniżej 9 kg. Wskaźnik o wymiarach 100 x 155 x 250 mm daje odczyt wybranego zasięgu działania i rodzaju pracy w postaci znaków alfanumerycznych. 6 wybieranych zasięgów od 9 do 288 km. 3-stopniowe zobrazowanie intensywności opadu deszczowego na trasie. Antena paraboliczna lub płaska szczelinowa. Podobne radiolokatory meteorologiczne mogą ze względu na małą masę i wymiary znaleźć się wkrótce na pokładach niewielkich samolotów turystycznych, dyspozycyjnych, a nawet sportowych.

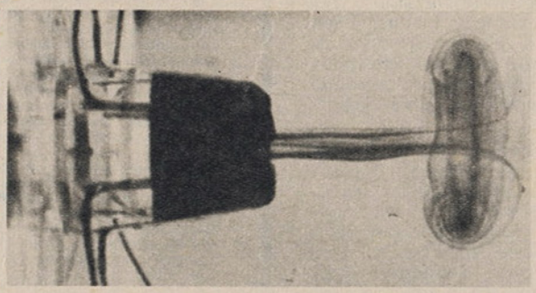


NAUCZANIE PROGRAMOWANE W LOTNICTWIE

Coraz częściej stosuje się w szkoleniu pilotów i załóg samolotów komunikacyjnych nauczanie programowane. Oto klasa intensywnego nauczania wyposażona w maszyny uczące w ośrodku treningowym w Zurychu (Szwajcaria). Widoczna w głębi biblioteka programów zawiera kasety z kompletami informacji z zakresu wiedzy o samolocie, techniki pilotażu, meteorologii oraz psychologii i medycyny. Do samokształcenia służy 20 bloków tematycznych (widoczne nad pulpitem ucznia). Po zakończeniu nauki w klasie (113 h) uczeń przechodzi do kabiny symulatora lotu, gdzie następuje kolejny etap nauczania programowanego. Warto dodać, że piloci już latający regularnie powracają do klasy nauczania intensywnego — dla treningu.

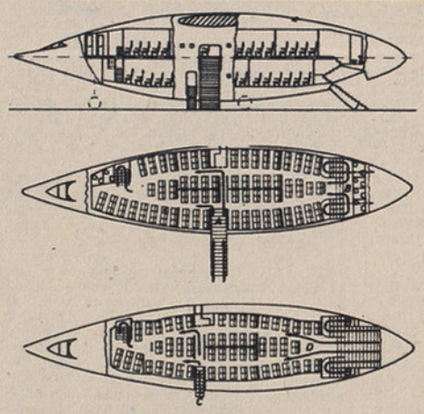
SATELITA TELEKOMUNIKACYJNY

Pierwszy sztuczny satelita telekomunikacyjny „Intelsat-IVA" z nowej serii. Masa przy starcie — 1 500 kg. Wprowadzony 25.IX. ub.r. na orbitę geostacjonarną nad Atlantykiem. Rakieta nośna „Atlas-Centaur". Ma dwukrotnie większą sprawność od swych poprzedników. Przewidywana żywotność — 7 lat.



TURBULENCJA NADAL INTERESUJĄCA

Wir pierścieniowy wywołany w tunelu wodnym. Uczeni oczekują, że uda się im uzyskać nowe informacje o zjawiskach przejściowych pomiędzy opływem laminarnym i turbulentnym. A to interesuje również aerodynamików szybowcowych.



COŚ TAKIEGO?

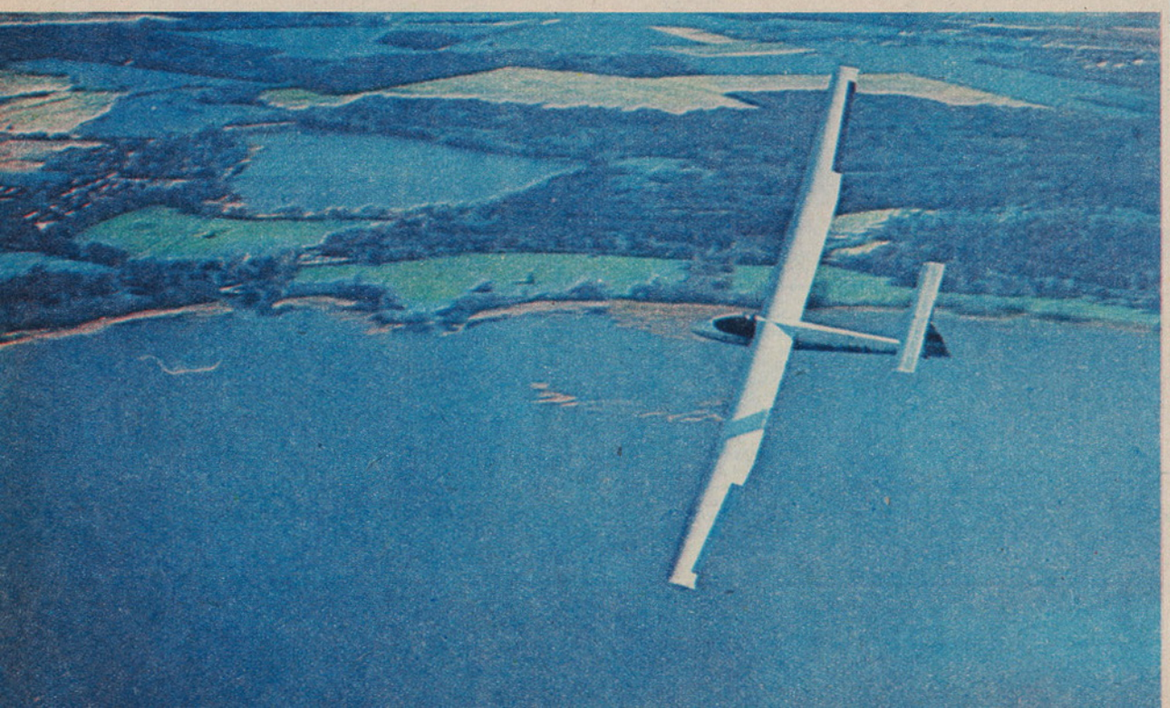
To nie żart. Tak właśnie miał wyglądać aerobus VFW-505 zaprojektowany w RFN przed opracowaniem międzynarodowego Airbusa A-300. Samolot miał zabierać do 178 pasażerów rozmieszczonych na dwóch pokładach (162 na górze i 116 na dole). Niezależne schody prowadziły na różne pokłady. 4 silniki dwuprzepływowe po 6 500 kG ciągu każdy. Rozpiętość — 42,4 m, długość — 43 m, wysokość — 13,7 m, pow. nośna — 225 m². Masa własna — ok. 60 000 kg, masa całkowita — 90 250 kg. Prędkość przelotowa — 800 km/h, zasięg — 1 100 km.

MIRABEL

Montreal w Kanadzie — miasto tegorocznych igrzysk olimpijskich — otrzymał 4.X.ub.r. nowy port lotniczy Mirabel, największy w tym kraju. Pierwszy etap rozbudowy tego portu (1975—80) charakteryzuje odprawa 6—10 mln pasażerów i ponad 600 000 ton towarów rocznie, przy zatrudnieniu ok. 5 000 pracowników. W fazie docelowej po 1980 r. port będzie przyjmował 630 000 startów i lądowań rocznie. Obszar lotniska — 36 000 ha, z tego 7 000 ha zajmują urządzenia portowe.

„PIRAT" NAD JEZIOREM

Polski szybowiec SZD-30 „Pirat" w barwach NRD nad jeziorem Wolziger See pod Berlinem.



WSKRZESZENIE „LYSANDERA"

Dwa samoloty z lat 2 wojny światowej Westland „Lysander" zostały odnalezione na złomowiskach w Kanadzie. Z obu resztek złożono jeden samolot, który już lata i służy do pokazów oraz zdjęć w filmach batalistycznych. Aby odnaleźć jakiegoś „Lysandera" jego obecny odtwórca-zbieracz starych samolotów — wysłał 350 listów, przebył 25 000 km samochodem i 8 000 km samolotem oraz odbył ponad 500 rozmów telefonicznych. Opis „Lysandera" — w „SP" nr 7/1976.

Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue", „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Flug Revue", „Der Flieger".